YOL TESTİ AUDI RS4




AUTOCAR

SAYI: 138 2018 13 TL (KKTC 16 TL)

MITSUBISHI LANCER EVO VI TME vs SUBARU IMPREZA 22B STi

# SUÇ ÇETESİ




AUTOCAR ÖZEL HABER

HONDA GÖÇÜK PROBLEMİ

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- Audi Q5
- Seat Arona
- Isuzu D-Max
- Volvo V40
- Citroen C3
- Nissan Qashqai

SÜRÜŞ İZLENİMİ

Opel Grandland X



İLK SÜRÜŞ

Mercedes-Benz X-Class



# Yük ağır, yol uzun...

Bundan 3-4 yıl kadar önce birisi bana Autocar'ın ilk sayfasını gösterip; "Bir gün sen yazacaksın." dese dev bir kahkaha atardım herhalde. Öyle ki tüm bu basılı otomobil dergilerinin "sade bir okuyucu" için taşıdığı anlam, şu an bulunduğum yerden baktığımda aydınlığa kavuşuyor.

Tam bir heyecan haliyle raflarda dergi aramak, hangisini satın almak istediğine uzunca bir süre karar vermeye çalışmak ve sonunda satın almak; üstündeki ambalajı yırtmak, sayfaları önce hızlı hızlı sonra sindire sindire tekrar okumak... Hangi ihtisas alanında olursa olsun hiçbir dergi bir otomobil dergisi kadar "tutku" objesi olamaz. Çünkü bu okur sayfaların ötesinde tüm bu dört tekerleklilere duyduğu ilgiyi, merakı, sevgiyi ve neticesinde tutkuyu elinde tuttuğu yayınla besler. Onlara ulaşamamanın verdiği hayal kırıklığı sanki ordaymışçasına anlatılan sürüşlerle giderilir. Fotoğraflara uzun uzun bakılır, teknik tablolar dikkatlice karşılaştırılır...

Henüz dijitalleşmenin bugünkü kadar etkili olmadığı günlerden gelen bu "bağımlılık" ne yazık ki çoktan yerini başka mecralara bırakmaya başlamış durumda. Fakat yine de aynı heyecanı taşıyan okuyucular varlığını koruyor. Bu sebeple Autocar'ın ve benim üzerimdeki yük ağır. 2005'de yayın hayatına başladığından beri en özgün ve en yaratıcı işler üreten, tadı damaklarda kalan özel dosyalarıyla hâlâ birçok insanın aklını meşgul eden, otomobil yayıncılığında yapılmamışları yapan bir Autocar mirası ile beraberim. Masamın karşısında duran Autocar arşivini gördükçe tekrar tekrar bunu hatırlıyorum. Önümüzdeki günlerde de bu sorumluluğun bilinciyle "üretmeye" çalışacağız, çalışacağım.

2017 Nisan ayından beri birlikte çalıştığımız sevgili Egemen Özten ise Şubat ayı itibarıyla Lift Content Factory'deki görevinden ayrıldı. Kendisi artık profesyonel kariyerine sıkca otomobil basınından transfer alan halkla ilişkiler alanında devam edecek. Egemen'e, birlikte çalıştığımız süre boyunca bitmeyen enerjisiyle Autocar'a ve bana kattıkları için teşekkür ederim.

Elinizde tutunuz Mart sayımızı keyifle okumanız dileğiyle...




**MEHMET AKİF DOĞAN**

mehmet@autocar.com.tr



**AUTOCAR**

ISSN 1300-798X

1895 yılında yayın hayatına başlamış, bir otomobil dergisidir.

**İMTİYAZ SAHİBİ**
**LIFT Dijital İletişim Hiz. A.Ş. adına**
Ömer Erdem
omerdem@lifttr.com

**YÖNETİM**
**Yönetici Ortak**
Ertuğ Özdemir ertug@lifttr.com

**YAZI İŞLERİ**
**Editör**
Mehmet Akif Doğan mehmet@autocar.com.tr
**Görsel Yönetmen**
Yılmaz Mermer yilmaz@lifttr.com
**Fotoğraf**
Gürkan Çağlar gurkan@lifttr.com
**Katkıda Bulunanlar**
Burak Ertem (Yayın Danışmanı), Mücahit Burak Bağce

**SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ**
Onur Ezer onur@lifttr.com

**REKLAM VE ÖZEL PROJELER**
Onur Ezer onur@lifttr.com
Büşra Furat busra@lifttr.com

**İŞ GELİŞTİRME VE PAZARLAMA**
Ömer İşçimenler omer.iscimenler@lifttr.com

**DİJİTAL OPERASYON**
Mehmet Emrah Konya emrah.konya@lifttr.com

**VİDEO İÇERİK**
Fatih Yalçınkaya fatih@lifttr.com
Ozan Baş ozan@lifttr.com

**EĞİTİM** academy@campaigntr.com

**İDARİ / LOJİSTİK**
Selçuk Ak selcuk@lifttr.com

**ABONELİK / MALİ İŞLER**
Cansu Özkaya muhasebe@lifttr.com
Abonelik için: abone@lifttr.com

**MATBAA / BASKI**
UNIPRINT Basım San. ve Tic. A.Ş.
Ömerli Mah. Hadımköy-İstanbul Cad.
No: 159 34555 Arnavutköy / İstanbul
Tel: 0212 798 2840

Yaygın süreli yayındır.

**DAĞITIM**
Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.



**LIFT DİJİTAL İLETİŞİM HİZ. A.Ş.**
**YEŞİLCE MAH. GÖKTÜRK CAD. ÇEŞNİ SK. NO:4 KAT:2**
**LEVENT 34418 KAĞITHANE / İSTANBUL / TÜRKİYE**
+90 212 286 3579 www.lifttr.com

haymarket

**Haymarket Consumer Magazines Genel Müdürü** David Prasher
**Uluslararası Direktör** Alaistar Lewis
**Avrupa, Amerika, Orta Doğu ve Afrika Lisans Geliştirme Direktörü** Ian Porter



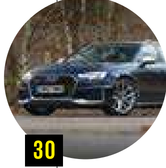



**Autocar uluslararası "Car Of The Year" ödülünde organizasyon komitesi üyesidir.**

# BU AY

AUTOCAR

Audi RS4 Autocar'ın yol testine konuk oluyor



30


## SON DURUM

**Mercedes-Benz A Serisi** Daha teknolojik, daha iddialı 06
**BMW X4** İkinci baharını yaşamaya hazır 08
**Audi A6** 8. jenerasyon hiç olmadığı kadar donanımlı 14

## İLK SÜRÜŞ

**Mercedes-Benz X-Class** Pick-up savaşına yeni yıldız 20
**Audi A7** İlk neslin yakaladığı başarıyı taşıyabilecek mi? 24

## İZLENİM

**Audi Q5** Ingolstad başarılı SUV formülünü koruyor 38
**Opel Grandland X** Fransız evliliği ikinci meyvesini verdi 40
**Seat Arona** Crossover savaşına İspanyol silahı 42
**Isuzu D-Max** 1.9 litrelik motor işleri yoluna koyar mı? 44
**Volvo V40** T3 motor ve R-Design donanımıyla 46
**Citroen C3** Benzinli-otomatik C3'ün şansını arttırıyor 48
**Çapraz Ateş** Nissan Qashqai 1.2 DIG-T X-Tronic 50

## AUTOCAR ÖZEL

**Suç Çetesi** 90'ların iki efsanesi karşı karşıya 54
**Dosya** Honda Türkiye'nin göçük problemi 62

## MOTORSPORLARI

**İsveç Rallisi** Thierry Neuville hesap kapattı 68
**F1 2018** Yeni sezonun tüm pilotları ve otomobilleri 70





MITSUBISHI EVO VI TME & SUBARU IMPREZA 22B STİ **54**



MERCEDES-BENZ A SERİSİ **06**



BMW X4 **08**



AUDI Q5 **38**



OPEL GRANDLAND X **40**




MERCEDES-BENZ X-CLASS **20**

# SON DURUM

HABERLER

Otomobil dünyasından en son haberler ve yenilikler




# Yeni Mercedes-Benz A Serisi ortaya çıktı

Güncellenen gövde tasarımı ve yüksek teknoloji iç kabini ile segment liderliği iddiası güçlenen yeni A Serisi sonunda kendini gösterdi.

Mercedes-Benz'in 1997 yılında üretime soktuğu kompakt modeli A Serisi'nin son temsilcisi W117 kasa koduna sahip 4. nesil, Şubat ayında yapılan organizasyonla dünyaya tanıtıldı. Yeni A Serisi'nde; değişen ve gelişen boyutlar, yeni motor seçenekleri, markanın henüz hiçbir otomobilinde sunulmayan 6. nesil MBUX bilgi-eğlence sistemi ve sürüş asistanları dikkat çekiyor. Dokunmatik olarak da kullanılabilen MBUX ekranı, markanın en üst modeli olan S Serisi'nde bile bulunmayan geliştirilmiş navigasyon ve sesli komut sistemlerine sahip.

Tanıtım organizasyonunda açıklamalarda bulunan Mercedes-Benz patronu Dieter Zietsche; "Giriş seviyesi otomobilimiz A Serisi, artık eskisine göre çok daha etkileyici. Daha yüksek segmentlerdeki araçların yeteneklerine sahip. Sürüş dinamiklerinde C Serisi, sürücü asistanı ve konfor seviyeleri ise S Serisi standartlarında olan bir otomobil meydana getirdik." dedi.

Yeni Mercedes-Benz A Serisi, yerini aldığı modelin kullandığı MFA platformunun geliştirilmiş bir hali üzerinde temellendiriliyor. Yenilenen bu platform sayesinde otomobilin boyutları da değişti. Uzunluğu 120mm artarak 4419mm'ye ulaşan otomobil; 16mm genişledi, 2mm yükseldi. Dingil mesafesi 30mm uzayan

otomobilin kaputu ise 14mm genişledi.

Yeni Mercedes-Benz A Serisi, düşürülen rüzgar direnci, artırılan ses yalıtımı, değiştirilen aks bağlantısı gibi yenilikler sayesinde daha rafine bir hale büründü. Otomobilin bagaj kapasitesi ise 29 litre artarak 399 litreye ulaştı.

Ön tasarımı, geçtiğimiz günlerde ortaya çıkan yeni CLS'den izler taşıyan Mercedes-Benz A Serisi'nin ön havalandırma ızgarası AMG modellerine benzerliğiyle dikkat çekerken, keskin hatlara sahip ön aydınlatmalar dinamizm vurgusunu otomobilin yüzüne taşıyor. LED teknolojisine sahip adaptif ön aydınlatmalar opsiyonel donanım listesi arasında yer alıyor. Yeni LED stoplar ile birlikte bagaj açıklığı 20mm artan otomobilde ilk kez AMG paketleri dışında sunulan 19 inçlik jantlar da opsiyon listesinde.

Mercedes-Benz, asıl eforu ise iç mekanda sarf etmiş gibi görünüyor. İlk olarak S Serisi'nde kullanılan; sürücü gösterge tablosuyla birleşen multimedya ekranı A Serisi'nin kokpit tasarımının merkezini oluşturuyor. Standart pakette, analog göstergeler ve Mercedes-Benz modellerinde ilk defa kullanılan 7 inçlik dokunmatik ekran kullanılırken, her biri 10.3inçlik dijital gösterge ve bilgi-eğlence sistemi ekranları yeni Mercedes-Benz A Serisi'nde opsiyon olarak sunuluyor.

Mercedes-Benz S Serisi ve G Serisi modellerinden tanıdık gelen yeni direksiyon simidini kullanmaya başlayan A Serisi, Alman üreticinin yeni modellerinde karşımıza çıkan havalandırma menfezleriyle de markanın tasarım konseptine uyum sağlıyor. Artan malzeme kalitesi ve arttırılan yalıtım ise kabin içinde hatırı sayılır bir konfor deneyimi vaat ediyor.








Yeni Mercedes-Benz A Serisi, 3 veya 4 silindirli motorlarla satın alınabilecek. Benzinli motorlarda giriş seviyesi olan A200 modeli, Renault-Nissan ortaklığında üretilen 1.4 litre hacmindeki 162 bg güç üreten motoru kullanacak. Daha güçlü model olan A250 ise geliştirilen 2.0 litre hacmindeki motoru 224 bg güç ile kullanıcılarına sunacak. A250, 0-100 km/s hızlanmasını 6.2 saniyede tamamlarken modelin maksimum hızı 250 km/s ile sınırlı olacak. Tek dizel seçenek olacak A180d ise, Renault-Nissan ortaklığında geliştirilen 115 bg gücündeki 1.5 litrelik motoru kullanacak.

Mercedes-Benz A200, Avrupa'da 6 ileri manuel şanzımanla satışa sunulurken, A250 ve A180d 7 ileri çift kavramalı şanzımanla satın alınabilecek. Ülkemize sadece otomatik şanzımanlı modelleriyle satışa çıkması beklenen A Serisi, ilerleyen günlerde ateşli AMG modellerini de ürün gamına ekleyecek.

# BMW X4 ikinci baharını yaşamaya hazır

BMW'nin 2014 yılından beri üretimde olan kompakt coupe SUV'u X4'ün ikinci nesli, daha rekabetçi tasarımıyla ve yeni teknolojileriyle duyuruldu.




Büyük abisi BMW X6'nın yarattığı "coupe-SUV" sınıfında kompakt cepheyi temsilen 2014 yılında yollara inen BMW X4, güçlenen rakipleri karşısıda elini güçlendirmek için kapsamlı bir yenileme operasyonunu alındı. BMW'nin güncel modellerinin de kullandığı CLAR platformuna geçiş yapan yeni BMW X4; güncellenen iDrive sistemi, donanım listesine eklenen güvenlik ve sürüş destek sistemleri, revize edilen motorları ve yeni teknolojileriyle Mercedes-Benz GLC Coupe ve Porsche Macan gibi dişli rakiplerine karşı mücadeleyi devam ettirecek.

En büyük değişikliği altyapısında geçiren yeni BMW X4, güncel 7 Serisi ise kullanıma açılan CLAR platformunu kullanmaya başlıyor. Markanın alüminyum ve yüksek mukavemetli çelik ile ürettiği yeni şasi, mevcut modele göre 50 kilogram daha hafif bir otomobilin yaratılmasında önemli bir paya sahip. Daha rijit bir iskelete sahip yeni X4 önceki modele kıyasla; 81mm daha uzun, 37mm daha geniş, 3mm daha alçak. Aks açıklığı 54mm artan otomobilin kabininde daha fazla yaşam alanı vaat edilirken, yeni platform ve değişen ebatlar sayesinde yakalanan 50/50 ağırlık dağılımı otomobilin dinamizmine doğrudan katkı sağlayacak.

Mevcut X4'e göre sürüş dinamiklerinde ciddi bir ilerleme kat ettiği söylenen yeni model, yenilenen süspansiyon sistemiyle ve hıza duyarlı elektro mekanik Servotronic direksiyonuyla sürücüsü ile daha çok iletişim kuracak. BMW'nin en güncel xDrive dört tekerlekten çekiş sistemini kullanacak yeni X4, Performans Control fonksiyonuyla motordan gelen gücü tork yönlendirme sistemi yardımıyla istenen arka tekerleğe yönlendirebilecek.

İlk etapta 2 benzinli ve 2 dizel olmak üzere 4 farklı motor seçeneğiyle duyurulan BMW X4, ilerleyen günlerde 2 yeni M Performans seçeneğini de motor gamına ekleyecek. Mevcut motorların hepsinde 4 silindirli uzunlamasına yerleşimi kullanan X4, M modellerinde 6 silindirli dizel ve benzinli motorları kullanacak.

Dizel cephesinde; 190 beygir gücündeki 2 litrelik üniteyi kullanacak X4, xDrive25d olarak isimlendirilecek daha güçlü dizel modelde yine 2 litrelik üniteyi 235 beygir gücüyle satışa çıkaracak. Benzinli motorlarda ise 2 litrelik 4 silindirli ünite; 186 bg'lik xDrive20i'de ve



> Yeni BMW X4 M40i 0-100 km/s hızlanmasını 4.8 saniyede tamamlayabilecek







255 bg'lik xDrive30i'de kullanılacak. Mevcut ürün gamındaki en güçlü model BMW X4 xDrive30i, 6.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşacak.

M40i ve M40d olarak isimlendirilecek M Performans modelleri ise 300 beygirin üzerindeki güçleriyle "hızlı X4" ihtiyacını karşılayacak. Benzinli model BMW'nin güncel 3 litrelik 6 silindirli motorunu önceki modelin 365 beygirlik gücüyle kullanmaya devam edecek. Dizel modelin 6 silindirli motoru ise 330 bg gücüyle 500 Nm torkuyla M40d'yi 4.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıracak.

Kokpiti güncel BMW X3 ile büyük oranda benzeşen yeni X4, güncellenen iDrive sistemiyle ve donanım listesine eklenen sürüş destek sistemleriyle daha teknolojik bir kabinle müşterilerinin karşısına çıkacak. Artan malzeme kalitesiyle ve yeniden tasarlanan spor koltuklarıyla konfor ve lüks başlıklarında ilerlemeler kaydeden yeni BMW X4, hareketle kontrol ve kablosuz sarj gibi özellikleri de standart donanım listesinde bulunduracak.

Yakın zamanda yenilenen diğer BMW SUV'u X3 ile aynı üretim hattını paylaşacak yeni BMW X4, Alman üreticinin Amerika'daki Spartanburg fabrikasında üretilecek. Önümüzdeki ay yapılacak Cenevre Motor Show'da görücüye çıkacak yeni X4, Temmuz ayı itibariyle Avrupa'da sahiplerine teslim edilecek.

# Volvo V60 yeni yüzüne kavuştu

İsveçli otomobil üreticisi Volvo'nun, 5 kapılı station wagon aile otomobili V60 yenilenmiş haliyle tanıtıldı.








İlk jenerasyonu 2010 yılında üretilmeye başlanan ve günümüze kadar Volvo'nun station wagon aile otomobillerinde temsilcisi olan V60, yeni yüzüyle tüketicilerin beğenisine sunuldu. Yeni Volvo V60, markanın XC60 ve diğer 90 modelleriyle birlikte Volvo'nun Ölçeklenebilir Ürün Mimarisi (SPA) platformunda üretilecek. Bu platformla birlikte iç hacmi artan Volvo V60, Volvo'nun gelişmiş sürücü destek sistemleri ve güvenlik ekipmanlarını da bünyesinde barındırıyor.

Volvo'nun 2019'dan itibaren tüm otomobillerinde elektrik seçeneği sunacağını açıklamasına uygun olarak yeni V60'ta 2 adet hibrit motor opsiyonu sunuluyor. Yeni T6 Twin Engine benzinli elektrikli motor 340 bg güç üretirken, T8 Twin Engine benzinli elektrikli motor ise 390 bg güç üretiyor. Benzinli ve dizel seçenekler de sunan yeni Volvo V60'ın iki adet benzinli ve iki adet dizel motoru da bulunuyor.

Navigasyon opsiyonu da sunan bilgi-eğlence sistemi, Apple CarPlay ve Android Auto seçenekleriyle akıllı telefonlara bağlanabiliyor. 4G ile tam uyumlu olması sebebiyle internet dolaşımı da yapabilen sistem, tablet benzeri bir dokunmatik ekran ile kontrol edilebiliyor.

# Volkswagen T-Roc EuroNCAP'ten 5 yıldızı kaptı




Volkswagen'in crossover-SUV modeli T-Roc, EuroNCAP'in yaptığı çarpışma ve güvenlik testlerinden 5 yıldız ile ayrıldı.

Volkswagen T-Roc yapılan testlerde; yetişkin yolcu korumasında %96, çocuk yolcu korumasına %87 ve yaya korumasında %79'luk bir başarı elde ederken, otomobilin güvenlik yardımcı sistemleri %71'lik bir başarıyla testten ayrıldı.

Çeşitli yönlerden yapılan çarpışma testleri sonucunda, en fazla zararı sürücü ve arka bölümdeki yolcuların göğüs bölgelerinin aldığı saptandı. Sürücü ve yolcu için geçerli olan sonuçlarda, otomobilin bacak ve göğüs koruması 'yeterli' sonucunu aldı. Güvenlik sistemlerinde; yaya testi için; 45 km/s hıza kadar %100 başarılı sonuç elde eden Volkswagen T-Roc, çarpışma önleme sistemlerinde 50 ve 70 km/s hızlara kadar çeşitli senaryolarda başarı sağladı.

# Mercedes-Benz G Serisi'ne AMG G63 takviyesi

Mercedes'in geçtiğimiz ay Detroit'te tanıttığı yeni nesil G Serisi, AMG Departmanı'nın hazırladığı ateşli versiyon G63'e kavuştu.

Mercedes-Benz'in 1979 yılında beri ürettiği ikon SUV'u Gelandewagen, ürün gamının en güçlü versiyonu G63'ün de tamamen yenilenmesiyle birlikte ürün gamının tepesini doldurdu. Alman üreticinin kadrolu performans departmanı tarafından hazırlanan yeni Mercedes-AMG G63, 0'dan 100 km/s hıza 4.5 saniyede çıkacak ve 240 km/s maksimum hıza sahip olacak.

Yeni V8 motoruyla ve 9 ileri otomatik şanzımanıyla tanıtılan Mercedes-AMG G63, geliştirilmiş süspansiyonlarıyla ve artan genişliğiyle daha fazla konfor ve stabiliteyi birlikte sunacak. Standart modelde olduğu gibi şaşi genişliği artan G63, önceki modelden 210mm daha geniş gövdesiyle yollara inecek.

AMG Departmanı'nın hazırladığı dinamik dört tekerlekten çekiş sistemi "AMG Performance 4Matic" ile donatılan yeni Mercedes-AMG G63, toplam 585 beygire ulaşan gücünü ağırlıklı olarak arka tekerleklere iletecek. Mercedes-AMG GT R'dan da tanıdığımız M178 kodlu 4 litrelik V8 motoru kullanan Mercedes-AMG G63, önceki neslin 5.5 litrelik V8'ine kıyasla daha fazla performans ve verimlilik sunacak. 6000 d/dak'da maksimum gücü 585 beygiri kullanıma hazır bulunduracak yeni Mercedes-AMG G63, 2500 ile 3500 d/dak aralığında 850 Nm maksimum tork değeri sunacak.

Premium SUV sınıfındaki en hızlı modellerden Range Rover SVR'dan daha çabuk hızlanabilen yeni Mercedes-AMG G63, 2485 kilogramlık ağırlığına rağmen önceki modelden 0.9 saniye daha hızlı bir şekilde 100 km/s'ye ulaşacak. Sürücü paketi olarak tanımlanan opsiyonla lastikleri ve jantları değişen yeni Mercedes-AMG G63, 240 km/s'lik maksimum hız kabiliyetine sahip olacak.

Standart donanım listesinde "AMG Ride Control" sürüş kontrol sistemini bulunduran Mercedes-AMG G63, adaptif süspansiyonlarıyla sürüş moduna göre yüksekliğini ayarlayabilecek. AMG tarafından geliştirilmeye tabi tutulan süspansiyon sistemi, Sport Plus modunda maksimum dinamizm; Comfort modunda ise en fazla konfor için çalışacak.

Mart ayında İsviçre'de yapılacak olan Cenevre Motor Show'da Mercedes standında hazır bulunacak yeni Mercedes-AMG G63, 2018 bitmeden alıcılarına ulaşmış olacak.








# Yeni Audi A6 ortaya çıktı

Audi'nin 3. seviye otonom sürüş özelliğiyle öne çıkan sedan otomobili yeni A6; daha sportif görünümüyle, yeni kokpitiyle ve yeni teknolojileriyle dişli Alman rakiplerine karşı vereceği savaşa hazır.




Audi'nin üretimine ilk kez 1994 yılında başladığı A6'nın sekizinci jenerasyonu, yeni motor seçenekleri ve teknolojileriyle karşımızda. Alman otomobil üreticisi, hibrit seçeneği de sunacağı yeni A6'nın satışına Haziran ayında başlayacak. İleriki zamanlarda elektrikli motoru da ürün gamına ekleyecek otomobil, ilk etapta 3.0 litre V6 TFSI, 2.0 litre TDI ve iki farklı güç üreten 3.0 litre TDI motor seçenekleriyle gelecek. 48V elektrikli sistem kullanacak 3.0 litre TFSI ve 2.0 litre TDI motorların lityum iyon bataryaları aracın ön tarafından, arka aksa kadar konumlandırılacak.

12V gücündeki elektrik sistemini kullanacak 3.0 litre hacmindeki TDI motorların CO2 salınımları 4g/km azalırken, 48V gücündeki elektrikli sistemi kullanan motorların CO2 salınımları 10g/km azalacak. Audi, dizel otomobil satışlarının düştüğü bu dönemde yeni A6'nın motor seçeneklerine 2.0 litre hacminde TFSI bir motor da ekleyeceğini açıkladı.Plug-in A6 modelleri için kesin bir tarih verilmese de şasinin bu teknoloji için tamamen uyumlu olduğunu belirten Audi; "Plug-in hibrit teknolojisinin elektrikli motor teknolojisine geçişte köprü görevi yapacağına inanıyoruz." dedi.

Manuel şanzımanlara sahip otomobillerin satışların sadece %5'ini kapladığını belirten Audi, yeni A6'da







sadece otomatik şanzıman seçeneği sunacağını açıkladı. 37 adet sürüş asistan sistemine sahip otomobil, geliştirilmiş park yardım sistemiyle akıllı telefonların yardımıyla uzaktan park edilebilecek. Geçen yıl yeni A8'de tüketicilerle tanıştırılan 3. seviye otonom sürüş sistemine de sahip A6'nın 3.0 litre hacimli modellerinde, Audi'nin dört tekerlekten çekiş sistemi "Quattro" standart olacak.

Yerini aldığı modele göre boyutları da değişen otomobil, 7mm uzayarak 4939mm'ye ulaştı. 12mm genişleyen ve 2mm tavan yüksekliği artırılan araç, 1886mm genişliğe ve 1457mm tavan yüksekliğine sahip. Önceki modelinde maksimum 20 inç jant sunan A6, yeni modeliyle birlikte 21 inçe kadar jant seçeneği sunacak.

Ağırlığı 1575 kilogramdan başlayan otomobil, hibrit seçeneklerinde bulunan bataryalardan dolayı 5-25 kilogram arasında ağırlaşacak. 4 farklı süspansiyon seçeneği sunacak yeni Audi A6'nın, standart süspansiyonlarına ek olarak adaptif havalı spor süspansiyonları opsiyon olarak satın alınabilecek . Arka omuz, diz ve baş mesafelerini artırdığını iddia eden Audi, otomobilin 530 lt bagaj hacmi sunacağını belirtti.

8.6 inçlik bilgi-eğlence sistemi ekranını standart olarak sunan A6'da, 10.1 inç büyüklüğünde bir ekran da opsiyon listesinde yer alacak. Tasarımcı Phillip Römers yaptığı açıklamada; "A6'nın bilgi-eğlence sistemi A8 ile karşılaştırıldığında daha fazla sürücü odaklı tasarlandı. Dokunmatik ekran seçeneğini gelecek zamanlarda düşünüyoruz fakat iPad tarzı bilgi-eğlence ekranlarının çok büyük hayranı değiliz." dedi. Kendiliğinden öğrenme özelliği taşıyan navigasyon ekranı ise daha önce gidilen rotaları hafızasında tutarak sürücülerin işini kolaylaştıracak.

Station versiyon A6 Avant'ın da önümüzdeki günlerde ortaya çıkacağı açıklanırken RS6 modeli hakkında herhangi bir açıklama yapılmadı.



# BMW M4 Convertible Edition 30 Jahre tanıtıldı



BMW'nin özel üretimlerinden biri olacak M4 Convertible Edition 30 Jahre, iç kısmındaki marka vurgularıyla diğer BMW araçlarından ayrılacak. İlk olarak 1988'de üretilen M3 Convertible'da bulunan koyu gri renk paletlerine sahip M4 Convertible Edition 30 Jahre, özel boya seçenekleri de sunacak.M4 Competition Pack modeline temellendirilen otomobil standart BMW M4 gibi 440 bg gücünde olacak. 550 Nm tork üretecek BMW M4 Convertible Edition 30 Jahre, 0-100 km hızlanmasını 4.5 saniyede tamamlayacak. Hard-top M4'ten 175 kg daha hafif olacak araç, maksimum 265 km/s hızına ulaşacak. M4 Competition Pack modelinde bulunan M egzoz ve adaptif süspansiyonlara sahip olacak M4 Convertible Edition 30 Jahre'de yeni partikül filtreleri kullanılacak. BMW M4 Convertible Edition 30 Jahre toplam 300 adet üretilecek ve satış fiyatı M4 CS'in altında konumlandırılacak.

## SHELL 11. KEZ MADENİ YAĞ PAZARI LİDERİ

Shell Madeni Yağlar, bu yıl 11'inci kez hem Türkiye hem küresel madeni yağ pazarında liderliğini korudu. PETDER'in raporuna göre Shell, 2017 yılında da Türkiye'nin lider madeni yağ tedarikçisi unvanını korudu.



## NISSAN AVRUPA'DAN SATIŞ REKORU

Nissan Avrupa 2017 yılını rekorla kapatırken, 10 yıl önce yeni bir segment yaratan Nissan Qashqai'nin 3 milyonuncu adedi İngiltere'deki Sunderland Fabrikasının bantlarından indi.





Alman otomobil üreticisi BMW, cabrio M araçlarının 30. yılını M4 Convertible Edition 30 Jahre versiyonuyla kutluyor.



# Range Rover Sport 999 basamağa karşı

Land Rover, Range Rover Sport Plug-In Hybrid'in Çin'de bulunan Tianmen dağındaki Cennet'in Kapısı'na çıkan 999 merdiveni tırmandığı "Dragon Challenge" videosunu yayınladı.

Çin'in en önemli sembollerinden biri olan ve doğal güzelliğini yüzyıllardır koruyan Tianmen Dağı, Land Rover'in ikon SUV'u Range Rover'in gövde gösterisine ev sahipliği yaptı. Dağın üst kısımlarına doğru uzanan 99 keskin virajı ve devamındaki 999 adet merdiven basamağını "Dragon Challenge" isimli video projesiyle hedef tahtasına koyan Range Rover Sport, 22 dakika 41 saniyede belirlenen etabı tamamlamayı başardı. Hazırlanan video içerik Land Rover'in resmi sosyal medya hesapları üzerinden ve Youtube üzerinden yayınlandı.

# Volvo XC40 elektrikleniyor

Volvo'nun crossover-SUV sınıfındaki temsilcisi XC40, ürün gamına eklenen yeni üç silindirli motorla birlikte hibrit ve tam elektrikli seçenekler de sunacak.

Volvo'nun 2017'de tanıttığı ve Mart ayında satışa sunacağı crossover-SUV segmentindeki temsilcisi XC40, markanın yenilediği T3 motoruyla hibrit veya tam elektrikli seçenekleri de kullanıma sokuyor. 1.5 litrelik benzinli motor, Volvo'nun ilk 3 silindirli motoru unvanına da sahip olacak. 6 ileri manuel şanzımanla sunulacak Volvo XC40'a, 2019'da 9 ileri otomatik şanzıman seçeneği de eklenecek. Temmuz'da Avrupa'da satışa sunulacak T3 motorlu XC40'ın performans, ekonomi ve emisyon verileri hakkında bilgi verilmedi. Volvo'nun 40.2 konseptindeki hatchback modelinden sonra ikinci elektrikli ve 0 emisyonlu otomobili olacak XC40, tek şarjda 500 kilometreye kadar yol yapabilecek.




## OTOMOTİVDE ÜRETİM REKORU

OSD"nin 2017 yılı verilerine göre, otomotiv üretimi geçtiğimiz yıl yüzde 13 artarak 1 milyon 674 bin adede ulaştı ve Türk otomotiv sanayisi tarihinin en yüksek seviyesine ulaşarak tarih yazdı.



## WTCR'NİN LASTİK TERCİHİ YOKOHAMA

Yokohama, "Advan" yarış lastikleri ile WTCR – FIA World Touring Car Cup'ın 2018-2019 sezonunda resmi lastik tedarikçisi olduğunu duyurdu. Yokohama, iki farklı tipte 'Advan' lastiği WTCR'de kullanıma sunacak.



# Rolls-Royce Phantom Türkiye'de

2017 yılında Londra'da tanıtılan sekizinci nesil Rolls-Royce Phantom Türkiye'de ilk kez sergilendi. Otomobilin Türkiye ön siparişleri 2019'a kadar dolu.

Phantom serisinin sekizinci modeli olan yeni otomobil, İstanbul'da düzenlenen tanıtım toplantısıyla Türkiye'ye giriş yaptı. Başlangıç fiyatı 1 milyon 406 bin Euro (6 milyon 545 bin lira) olarak belirlenen yeni Phantom Türkiye'de sınırlı adetle satılacak.

Etkinlikte konuşan Rolls-Royce Motor Cars Avrupa Kurumsal İletişim Müdürü Frank Tiemann; "Aracımız müşterilerin daha kişisel bir model istemleri sonucunda ortaya çıktı. Tamamen yeni ve çağdaş bir tasarımla yorumlanan bu modelde 'The Gallery" olarak adlandırılan bir kişiselleştirme özelliği mevcut. Bu konseptle 100 yıl sonra ilk kez bir aracın ön paneli yeniden yorumlanıyor. Bu özellikle araç sahipleri istedikleri sanat eserlerini konsoldaki tek bir cam levha arkasına konumlandırabilecekler" dedi. Aracın lansmanını Türkiye'de yapıyor olmanın kendilerine heyecan verdiğini söyleyen Tiemann, "Bir Phantom için şu anda sipariş verdiliğini düşünürsek araç 6 ay sonra sizin oluyor. Geçen yıl Londra lansmanından bu yana çok fazla talep aldık, pozitif bir geri dönüş oldu. Bugünlerde ilk Phantom'lar müşterilerine teslim ediliyorlar ama rakam vermem biraz zor. Türkiye'den de aldığımız siparişler var" diye konuştu.




Aracın üretim aşamasında baştan sonra yer alan Rolls-Royce Motor Cars Mühendislik Departmanı Genel Müdürü Andrew Monachan ise aracın özelliklerinden söz etti. Yeni model için yıllarca süren mühendislik çalışmaları yaptıklarını ve bu süreçte markanın mimari ve kökensel değerlerinden de hiçbir zaman kopmadıklarını belirten Monachan; "Araçla beraber ilk çalışmaya başladığımızdan bu yana 6 sene geçti. Dizayn ve tasarım aşaması çok uzun sürdü. Mühendislik, alt yapı ve alüminyum şasesi ise beş sene öncesinden belliydi. Phantom, markanın duyurduğu üzere tamamen yeni, alüminyum yürüyen aksam üzerine oturtulmuş ilk modelidir. Araç daha sağlam, hafif ve sessizdir. Eskisine göre yüzde 30 daha dinamik olan yeni Phantom iyi bir sürüş konforu sağlıyor. Dünyanın en sessiz otomobilini yaratmak için çabaladık. Bunun için otomobilin etrafında 6 mm iki katmanlı cam, 130 kilogram fazla ses yalıtımı, daha iyi ses izolasyonu için beyaz gövde içerisinde en büyük alüminyum eklemler ve yüksek emici materyaller kullanıldı. Bütünüyle yeni 6.75 litrelik ikiz turbo V12 motoru, yeni Phantom'un kalbinin sessizce atmasını ve ayarlanmış güç ve performans seviyesini sağlıyor. Mühendisler ayrıca uydu destekli vitesi, arka tekerlek direksiyonunu ve perde arkasında kalan teknolojinin birçoğunu, zahmetsiz bir deneyim sağlamak için dikkatle uyguladı." diye konuştu.





# GELECEĞE YAKINDAN BAKIN.

## BORUSAN OTO SAMANDIRA'DA.




Sheer
Driving Pleasure





Türkiye'nin en büyük BMW Yetkili Satıcısı ve Yetkili Servisi Borusan Oto Samandıra açıldı. Geleceği daha yakından görmek, tutkularını harekete geçirmek isteyen herkesi bekliyoruz.

**Borusan Oto Samandıra** Borusan Otomotiv BMW Yetkili Satıcısı ve Yetkili Servisi
Akpınar Mah. Tuna Cad. Bilim Sok. 144 / 2 Sancaktepe / İstanbul Tel: (0216) 228 80 00


14
TR
34 AFY 287

# MERCEDES-BENZ X-CLASS

Mercedes-Benz'in ilk pick-up modeli olarak ürün gamında yerini alan X-Class, Güsem Yeşilvadi'de yapılan test sürüşü etkinliğiyle basına tanıtıldı.







Alman üretici Mercedes-Benz'in pick-up segmentine "premium" esintilerini taşıyacak yeni modeli X-Class, Türkiye topraklarına ayak bastı. Aralık ayı itibariyle satışa çıkan yeni Mercedes-Benz X-Class, Şile, İstanbul'da yapılan sürüş etkinliğiyle tüm yeteneklerini otomobil basınına gösterdi.

Mercedes-Benz Türk Hafif Ticari Araçlar İcra Kurulu Üyesi Tufan Akdeniz'in de katılımıyla gerçekleşen test sürüşünde off-road parkurunda ve ormanlık arazide kullanma fırsatı bulduğumuz Mercedes-Benz X-Class, bağımsız arka süspansiyonlarıyla, sınıf standartlarının üzerine çıkan malzeme kalitesiyle, hatırı sayılır arazi performansıyla ve albenili tasarımıyla markanın iddiasını anlamamıza yardım etti.

Türkiye pazarına ilk olarak 2 farklı güç seçeneğine sahip 4 silindirli dizel motorla girmeyi seçen X-Class, 163 bg gücündeki X220d ve 190 bg gücündeki x250d versiyonlarına sahip. Sırasıyla 403 ve 450 Nm tork üretme kabiliyetine

**Arka bölümde kullanılan LED stoplar X-Class'ın uzaktan kolayca farkedilmesini sağlıyor.**

> X-Class, 60 santimlik su geçişleri gerçekleştirebiliyor

sahip bu üniteler, 7 ileri otomatik veya 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilebiliyor. 4Matic dört tekerlekten çekiş sistemini de yeni X-Class ile birlikte kullanılabilir kılan Mercedes-Benz, 2018 yılının üçüncü çeyreğinde ürün gamına 258 bg gücündeki V6 dizel motoru da ekleyecek. Pure, Progressive ve Power olmak üzere 3 farklı donanım paketiyle satışa çıkan yeni X-Class, en üst donanım paketi Power'de ciddi bir donanım listesiyle kullanıcılarını etkilemeye çalışacak. Üç farklı kokpit süslemesi, ikisi kontrast dikişli deri olmak üzere altı farklı koltuk döşemesi ve iki farklı tavan rengiyle pick-up segmentine alışılmışın dışında malzeme ve renk çeşitliliği getiren yeni Mercedes-Benz X-Class; 7 adet hava yastığı, Aktif Fren Asistanı, Şerit Takip Asistanı, LED farlar ve 360 derece kamera gibi önemli donanımları Power donanımda standart olarak sunacak.

Çamurluk aralarına bir Euro palet sığacak şekilde tasarlanan X-Class, üçüncü stop lambasına entegre LED aydınlatma ünitesi ile yükleme alanının tamamını aydınlatabiliyor. Orta konsoldaki düğme ile aktif hale getirilen aydınlatma, araç çalıştırıldığında otomatik olarak kapanıyor. Ayrıca, kompresör gibi cihazları çalıştırmak üzere yükleme alanında bulunan12 voltluk soket de araçta standart donanım olarak sunuluyor. Arka bölümdeki elektrikli açılır kelebek cam ise opsiyon listesinde bulunuyor.

Arazi kabiliyetini elektronik kilitli arka diferansiyel ve düşük tahrik modu "4LO" ile güçlendiren X-Class, 49 derecelik eğimleri ve 60 santimlik su geçişlerini sorunsuzca geride bırakabiliyor. 2223 kilogramlık ağırlığına rağmen başarılı direksiyon ve aktarma sistemiyle otomobil konforunda hareket edebilen X-Class, hem arazi hem de asfalt sürüşlerinde kullanıcısını "konfor" konusunda mutlu etmek için elinden geleni yapıyor.

En alt donanım paketi Pure ile birlikte 142.430 TL'den başlayan fiyatlarla satışa çıkan X-Class, 4Matic dört tekerlekten çekiş sistemi-7 ileri otomatik şanzıman ikilisine sahip Power donanımlı en tepedeki modeli 195.010 TL fiyat etiketiyle kullanıcısıyla buluşturuyor. Giderek büyüyen pick-up pazarında X-Class yeni bir akım başlatacak ve rekabetçi fiyatıyla da uzun süre bu akıma liderlik edecek gibi görünüyor.






# AUDI A7

Üçüncü nesil Mercedes-Benz CLS'in direkt rakibi olan yeni Sportback çok şık görünüyor. Peki yeni Audi dış tasarımının hakkını verebilecek etkileşimli bir karaktere sahip mi?



'Audi A7' kelimesini 'C', 'L' ve 'S' harfleri olmadan telaffuz edebilirsiniz ancak beş kapılı premium coupe ile ilgili daha fazla detaydan bahsetmek niyetindeyseniz, konu dönüp dolaşıp Benz'in CLS modeline gelecektir.

2004 yılında yollara çıkan CLS 'grand touring lüks coupe' formatını çok güzel oturttu ve kendisini kabul ettirdi. 2010 yılında tanıtılan Audi A7 bu otomobile verilen cevabın ta kendisiydi ancak A7 devam eden dönemde rakibinin gölgesinde kalmaktan bir türlü kurtulamadı.

İkinci nesil A7 Sportback, üçüncü nesil Mercedes-Benz CLS'den hemen önce tanıtıldı. İlk bakışta, her iki otomobilin de, pazardaki özel bir alana benzer yaklaşımlarla dokunduğunu görmek zor değil. Sportif ve dinamik bir duruş, konforlu ve geniş hacimli bir iç mekanla aynı pakette...

Her iki otomobil de kardeş sedanların (A7'de A6, CLS'de E-Serisi platformu) platformuna kuruluyor, her iki otomobilde de 48V mild hibrit sistemi sunuluyor ve her iki otomobil de ilgili markanın amiral gemisiyle (A8 ve S-Serisi) rekabet edecek kadar yoğun teknoloji barındırıyor.

Hem iç mekanda, hem de gövdede ciddi tasarım çalışmaları barındıran A7 ve CLS, konu tasarımsal yaklaşıma geldiğinde ayrılıyor. Zira CLS, Mercedes gibi tutucu bir markanın ürünü olmasına karşın, tasarımsal anlamda fazlasıyla dramatik hatlar taşıyor. A7 ise temiz ve net hatlarıyla değil, barındırdığı çarpıcı teknolojilerle ön plana çıkma heveslisi.

A8'den sonra yenilenen ikinci model olan A7'nin tasarımında 'saf ilericilik' kavramı işleniyor. A8'de ise 'prestij' işlenmişti. Her ne kadar markanın daha önceki tasarım dilinden çok uzak olmasa da, yeni tasarım bir şekilde farklılaşıyor.

Ön kısımda tek çerçeveli devasa ızgaranın tasarımsal hakimiyeti ön plana çıkıyor. Keskin hatlarla ve köşelerle destelenen bu tasarım, arka kısma doğru kıvrılmaya başlıyor. Audi mühendislerinin teknelerden ilham alarak hazırladığı yeni hatlar, arka kısmın 3 cm yükselmesine neden olmuş. Ayrıca bu kısımda, yüksek hızlarda açılan bir spoyler yer alıyor. Arkadaki keskin bitiş hattı yandan ve çaprazdan muazzam dursa da, otomobili tam arkadan takip ettiğinizde söz konusu tasarım detayını yakalamak zor oluyor.

Dış mekanda A8 ile paylaşılan önemli detaylardan biri de farlar. Buna arka kısımdaki ışık bandı da dahil... En üst donanımlı S line modellerde sunulan HD Matrix LED farlar, A7'ye özel olarak tasarlanan 'X' imzası taşıyor.

4969 mm uzunluğu ile yerini aldığı modelden 5 mm daha kısa olan yeni A7'nin aks aralığı ise 12 mm'lik artışla 2926 mm'ye ulaşmış.



1911 mm genişliğindeki ve 1420 mm yüksekliğindeki eski gövde ile kıyaslandığında, yeni gövde hafifçe dar (1908 mm) ve yüksek (1422 mm) kalıyor. 535 litre hacmindeki bagajı muhafaza edilen A7'nin arka koltukları yatırıldığında 1880 litrelik bir alan ortaya çıkıyor ki Audi bu alana iki adet golf çantasının sığdığını belirtiyor. Hedef kitle işleri...

Otomobilin genel olarak hafifçe irileşmesi arka koltuktakiler için 21 mm ekstra diz mesafesi ve 5 mm ekstra baş mesafesi sağlıyor. Arka kısım iki yetişkin için fazlasıyla yeterli olsa da, niyetiniz uzun bir yolculuğa çıkmaksa, arka koltuğu kullanacaklara nazik bir 'coupe' uyarısı yapmakta yarar var. Yine de A7'nin odak noktasında, A8'in aksine, arka koltuk değil sürücü koltuğu var.

Bu durumu otomobilin konsol tasarımından dahi hissedebilirsiniz. A8'deki minimalist yaklaşımla hazırlanan konsola sürücü odaklılık katılmış ve bu sayede iki adet dijital panel hafifçe sürücüye çevrilmiş. Bu panellerden üstte olanı 10.1 inç, altta olanı ise 8.6 inç. Otomobilin birçok sistemi ya dokunmatik olarak, ya da cam muhafazalı tuşlar vasıtasıyla idare ediliyor. Öyle ki kabindeki en geleneksel tuşlar direksiyonda yer alıyor. Hoş, bu tuşların işlevi gayet modern bir sistem olan Virtual Cockpit dijital gösterge panelini kontrol etmek. Kontrollere alışmak biraz zaman alsa da, haptik veya akustik geri bildirimler işleri kolaylaştırıyor.





Kabinin geri kalanı gibi modern ve temiz hatlara sahip olan ön koltuklar çok konforlu. Bu sınıfta bir otomobilden bekleyeceğiniz her türden donanım burada mevcut. Çift bölgeli klima ve ambiyans aydınlatması gibi... Ayrıca içerideki genel kalite seviyesi tam da Audi'ye yakışır seviyede. Bu arada kabinin samimi bir hava yarattığını söylemek zor... Burayı şık ve pahalı bir mekan olarak düşünmelisiniz, evinizdeki en sevimli koltuk gibi değil.

A7 Sportback öncelikle 55 TFSI uzantılı benzinli versiyonu ile satışa sunulacak. Söz konusu modeli yürüten süperşarjlı V6 motor 340 bg güç, 500 Nm tork üretiyor. Modelin şanzımanı ise yedi ileri çift kavramalı S-tronic. 55 TFSI'dan birkaç hafta sonra ise, testimize konuk olan 50 TDI modeli tanıtılacak. 3.0 litrelik V6 motoru 285 bg güç, 620 Nm tork üreten otomobilde sekiz ileri tork konvertörlü otomatik şanzıman kullanılıyor. Her iki seçenekte de 48V elektrik tesisatı yer alıyor ve söz konusu altyapının mild hibrit fonksiyonu 54 km/s ile 159 km/s arasındaki hızlarda içten yanmalı motoru deaktive edebiliyor. Tüm modelleri quattro dört tekerlekten çekiş sistemiyle sunulan A7'nin merkezi diferansiyeli gerekli durumlarda torkun %85'e kadarını arka aksa yollayabiliyor.

Bahsettiğimiz motorların güç ve tork değerlerinin bir yerden tanıdın gelmesi normal çünkü bu motorlar A8'de de kullanılmıştı. Testimizde kullandığımız TDI motor hareket halindeyken oldukça sessiz ve rafine çalışıyor. Düşük süratlerde ise, nadiren de olsa dizel sesi ve çekimserliği duyabilirsiniz. 0-100 km/s bandını 5.3 saniyede geçen A7'nin maksimum hızı 250 km/s bandında limitli. Güç ve tork açısından dolu dolu hissettiren motorun en güzel hali ise, sabit hızlı ve yüksek süratli yolculuklar.

Sport donanımlı otomobilimizde 19 inçlik standart jantlar yerine 20 inçlik jantlar sunuluyor. Ayrıca otomobilde opsiyonel bir donanım olan adaptif havalı süspansiyonlar mevcut. Pürüzsüz zeminlerde harika çalışsa da, sistemin bozuk zeminlerdeki performansı



**TEST NOTLARI**

A7 rotanızın devamındaki hız limiti değişimini analiz ederek gazı erken bırakmanızı ve bu sayede frenajla enerji kaybetmemenizi sağlıyor. Alışması zor ama sürüş ekonomisini güçlendirmek için iyi bir sistem.

A7'nin minimalist ve teknolojik kabini iki adet dokunmatik panel tarafından domine ediliyor

> Bu otomobili şık ve pahalı bir mekan olarak düşünmelisiniz, evinizdeki en sevimli koltuk gibi değil...




Audi'nin mild hibrit sistemi otomobilin içten yanmalı motorunu 99 mph'e kadar kapatarak tüketim katkısı sağlıyor

## AUDI A7'NİN TEKNOLOJİLERİ

Audi'nin yeni multimedya sistemindeki dokunmatik panel geleneksel tuş kullanımına benzer bir etki yaratmak için haptik geribildirimler veriyor. Dolayısıyla ekranı kullanırken doğru tuşa bastığınızı anlamakla kalmıyor, aynı zamanda beyniniz tarafından onaylanıyorsunuz.

MMI sistemine dokunduğunuzda geribildirim mekanizması uyanıyor ve ekranı bir uçtan diğer uca hafifçe titretiyor. Bu titreşim sırasında çıkan sesler ise akustik geribildirim olarak nitelendiriliyor. Tüm bu işlemlerin beynimiz tarafından tepki olarak algılanması ise dokunmatik gerilimini azaltıyor.

Sistem dokunma seviyesini analiz edebildiği için ekrana yanlışlıkla dokunup titreşimler yaratmanız mümkün değil. Ayrıca bu sayede menülerin birbirine girmesi de önleniyor. Altta yer alan ve aynı şekilde dokunmatik olan ekran üzerinden çizim yapmanız mümkün. Sürüş yaparken tuhaf şekiller çizmek herkesin hoşuna gidecek!



düşündüğümüz kadar etkileyici olmadı. Drive Select programından en yumuşak sürüş modunu seçseniz dahi, A7 bozuk zeminlerde tam anlamıyla pürüzsüz olamıyor.

Audi mühendisleri Efficient ile Dynamic arasında kalan sürüş modlarının daha belirgin karakteristik özellikler sunacak şekilde hazırlandığını söylüyor. Otomobilin geniş yetenek bandını ön plana çıkaran bu değişimin en güzel tarafı Individual modu. Testimizde direksiyonu en keskin ayara, motor ve süspansiyonları ise Comfort ayarına alınca en iyi verimi elde ettik. Test aracımızdaki bir diğer opsiyonel donanım da dinamik dört tekerlekten yönlendirme sistemi. Düşük süratlerde arka tekerlekleri önlerle aksi yöne döndürerek kıvraklığı, yüksek süratlerde ise aynı yöne döndürerek dengeyi güçlendiren otomobil çok doğal hissettiriyor. Dış tasarıma bakarak yargılamayın çünkü A7 çok rahat kullanılıyor.

Tıpkı A8'de olduğu gibi, A7'de de bir dizi sürüş destek asistanı yer alıyor. Öndeki otomobilin hareketlerini analiz ederek çalışan otomatik stop/start sistemi ve birçok şerit asistanı sistemi hayatı kolaylaştırıyor. Dört tekerlek yönlendirme sistemi ve söz konusu teknolojiler bir araya gelince direksiyon hafifçe hissizleşse de, A7 rahat ve keyifli bir karaktere sahip.

Bahsettiğimiz karakter A7'nin potansiyel müşteri için oldukça uygun olacaktır. Tasarımıyla ve dinamizmiyle çekiciliğini ve özgüvenini yansıtan otomobil çok zorlamayan ve rahat bir havada... Aradığınız şey kalp atışlarınızı hızlandıracak bir yarış makinesi ise doğru yerde değilsiniz fakat hızlı, sportif ve konforlu bir grand tourer isteyenler burada mutlu olacaktır.

Elbette en önemli soru A7'nin CLS karşısında neler yapacağı. Şayet bahsettiğimiz yenilikler ve teknolojiler A7 Sportback'in sürüş deneyimini üçüncü nesil CLS'nin önüne taşırsa, Audi için işler yolunda demektir. Öte yandan, A7 o kadar havalı ve rahat bir otomobil ki, CLS'nin ne yaptığını umursamayacaktır bile.

**JAMES ATTWOOD**
@Atters_J



Yatlardan ilham alınarak tasarlanan ikinci nesil A7'yi burada 20 inçlik jantların üzerinde görüyoruz

## AUDI A7 SPORTBACK 50 TDI SPORT

Sürüş açısından en etkileşimli seçenek olmasa da, uzun ve konforlu yolculukları teknolojiyle bütünleşerek gerçekleştirmek için harika bir yol



| | |
|---|---|
| Fiyat | £55,000 (Tahmin edilen İngiltere fiyatı) |
| Motor | V6, 2967cc, turbo, dizel, 48V hibrit sistem |
| Güç | 285 bg @ 3500-4000 d/dak |
| Tork | 620 Nm @ 2250-3000 d/dak |
| Şanzıman | 8 ileri otomatik |
| Ağırlık | 1880 kg |
| 0-100 km/s | 5.7 sn |
| Maksimum hız | 250 km/s |
| Yakıt tüketimi | - |
| $CO_2$ | - |

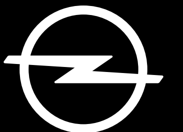
Yeni Opel

# GRANDLAND X

- 360° Kuşbakışı Çevre Görüş Sistemi
- IntelliGrip Antipatinaj Sistemi
- 1652 lt'ye Varan Bagaj Hacmi*




* ISO 3832'ye göre, arka koltuklar yatırılmış olarak, tavana kadar tamamen dolu hacimdir.
Araçta görülen donanım ve ekipmanlar Türkiye paketlerinde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir.
Grandland X'in ortalama yakıt tüketimi 4,3 ile 5,5 lt/100 km arasında, $CO_2$ emisyon değerleri 2008/692/EC direktifine göre, 111/127 g/km arasındadır.



GELECEK HERKESİNDİR

## YOL TESTİ No 5358

# AUDI RS4 AVANT

Hızlı, kendinden emin, pratik, konforlu ve tarz sahibi… RS4 Avant her konuda iyi olabilir mi?

**TEST MODELİ RS4 AVANT**

**Fiyat** £62,175 **(İngiltere)** ● **Güç** 450 bg ● **Tork** 600 Nm ● **0-100 km/s** 4.0 sn ● **Dördüncü viteste 48-112 km/s** 4.6 sn ● **Yakıt tüketimi** 11.5 lt/100km ● **$CO_2$ emisyonu** 200g/km ● **112-0 km/s** 52.1m




PHOTOGRAPHY LUC LACEY

Korkutucu derece hızlı gidebilen steyşınlar, hayal dünyamızı benim diyen birçok spor otomobilden daha fazla süsler. Tuhaf şekilde, gerçek kullanışlılık ile gerçek süperspor performansının bir araya gelmesi biz otomobil delilerini çok yükseltiyor. Ayrıca hızlı steyşınları sevsek de pek azımız bu otomobillere sahip olabiliyor. Dolayısıyla bu sınıf bir noktada süpersporlara benziyor...

Audi RS4 Avant ise zaten fazlasıyla çekici olan bir sınıfın en çekici modellerinden bir tanesi. Alman üreticinin orta sınıf hızlı steyşınını gördüğünüzde bir McLaren görmüş gibi heyecanlanıyor muyuz? Evet, heyecanlanıyoruz.

Audi'nin hızlı steyşın formülünün bir geçmişi var. 1994 yılında Porsche ile ortaklaşa geliştirilen RS2 hem çok hızlı, hem de zamanı için çok keyifliydi. Milenyumla birlikte bu otomobilin yerini B5 gövde kodlu ve V6 motorlu RS4 aldı. Quattro GmbH isminden sonra, faaliyetlerine Audi Sport olarak devam eden şirket bir sonraki gövdede öyle bir atmosferik V8 kullandı ki, böyle bir motoru bir steyşında israf etmek olmaz diye düşündük. Fakat yanılmıştık çünkü otomobil inanılmazdı. Güncel RS4 ise tasarımsal anlamda ataları kadar ateşli olmasa da, ayakları yere daha fazla basan bir karakterle aramıza katıldı.

Agresif değil mi? B9 gövde kodlu RS4 sahiden inanılmaz bir otomobil. Bir önceki nesle kıyasla yakıt tüketimi %20, karbon emsiyonu %25 düşürülen aracın gövdesi 80 kg hafifletilmiş. Tarihte ilk kez bir RS4'ün yeni nesliyle hafiflediğini görülüyor. Bu sayede 0-100 zamanı iyileştirilen RS4'ün V6 motorundan yükselen devasa tork değeri ise, bir önceki nesle kıyasla %50 daha fazla. Dört köşesinde de 275 tabanlı lastikler yer alan ve 60.000 sterlinlik fiyatıyla beklentileri çok yükselten RS4 sahiden her türden beklentiyi karşılamakla kalmayıp, üzerinde bir de sürüş keyfi sunabilir mi?

## TASARIM VE MÜHENDİSLİK



Twin-turbo beslemeli yeni V6 motor RS5 ile paylaşılıyor ve standart Audi modellerinde kullanılan 3.0 litrelik TFSI motordan derive ediliyor. Trende ayak uyduran Audi mühendisleri turboları V formlu bloğun ortasına konumlandırmış ve bu yolla turbo gecikmesini azaltmış. Önceki motora kıyasla 31 kg daha hafif olan V6 makine, RS'lerin geleneksel kafa ağırlığını azaltmış görünüyor. Bir önceki neslin tork değeri 4000 d/d'de 430 Nm idi. Yeni otomobil ise 1900 d/d'de tam 600 Nm'lik bir patlama sunuyor.

Aktarma organlarında çarpıcı bir değişiklik mevcut değil. R8 modeliyle birlikte arkadan itişli sporcu çalışmaları çapmış olsa da, RS demek dört tekerlekten çekiş demektir ki yeni RS4 bu konuda bir istisna değil. Normal koşullarda torku hafifçe arka odaklı dağıtsa da, ön aksın tutunma kaybettiği durumlarda arka aks %70 oranında torkla beslenebiliyor. Ayrıca aynı çekiş sistemi dar virajların çıkışlarında ön aksı %85'e kadar torkla besleyerek düzlüklere hızla ulaşmanızı kolaylaştırıyor.



RS2 Avant, Audi'nin ilk RS modeliydi

**SEVDİK**

Ulaşılabilir ve ciddi performans • Birinci sınıf iç mekan kalitesi • Farklı zeminlerdeki genel sürüş kalitesi ve çeviklik

**SEVMEDİK**

Motor karakteri zayıflatıyor • Görece normal kalan sürüş deneyimi • Pahalı opsiyonların bolluğu



• S4'te dörtlü egzoz çıkışı yer alırken, RS4'te iki adet devasa krom çıkış yer alıyor. En hızlı Audi'lerin ikonik detaylarından biri olan egzozlar görünümleri kadar çekici sesler çıkarsın isterdik.



• 19 inçlik jantlar standart sunulurken, test aracımızda 20 inçlik opsiyonel jantlar yer alıyor. Opsiyonel donanımlar listesinde yer alan ve alüminyumdan işlenen bu jantlar 8 kg tasarruf sağlıyor.



• Mat alüminyumdan üretilen ayna kapakları S4'te de kullanılıyor. Bu parçalar test aracımızın cam çerçeveleri ile uyum sağlamış.



• RS4'ün ön tamponundaki fırçalanmış alüminyum detaylar sizin için fazla belirginse, Black isimli görünüm paketini alarak siyahlara bürünebilirsiniz.



• LED farlar ve kayan sinyaller standart. Farların aydınlatma becerisi harika ancak fabrika ayarı diğer sürücüler göz ardı edilerek yapılmış gibi.



• Önde ve arkada yer alan RS4 logoları dışında, gövdede başka logo yer almıyor. Birçok RS4 sürücüsünün bu logoları sökeceğine eminiz.




• RS modellerinin ön tamponlarında 'quattro' işlemesi yer alıyor. Öndeki sürücülerin iyiliği için bu işlemenin BMW 2002 Turbo'daki mantıkla yapılmasını



• Ön ve arka farların dışında parlak siyah hava çıkışları yer alıyor. Görünüm şahane ancak fonksiyonellik yarım kalmış.



● Burada gördüğünüz 325 sterlinlik opsiyon, kol dayamanın altında yer alıyor. Bu donanım sayesinde uyumlu telefonlarınızı kablosuz şarj edebilirsiniz.




● Direksiyondaki vites değiştirme kulakçıkları hem görünümleri, hem de kullanımları ile sade kalıyor. Giulia Quadrifoglio'nun kulakçıkları bir Audi'ye yakışmazdı




● Karbonfiber kaplamalar RS2'den beri hızlı Audi'lerin imzalarından biri oldu. Fakat gördüğünüz detay 950 sterlinlik bir opsiyon.

## MULTİMEDYA SİSTEMİ



8.3 inçlik MMI Navigation Plus ekranını ve 12.3 inçlik dijital gösterge panelini standart sunan RS4'ün bilgi-eğlence sistemi açısından açığını bulmak zor. Geri görüş kamerası, head-up display ve kablosuz şarj paneli opsiyonel donanımlar listesinde yer alıyor. Açıkçası 60.000 sterlinlik bir otomobilde bazı şeyler standart gelsin istiyoruz.

DAB radyo, DVD çalar, 10 GB saklama alanı ve anlık trafik bilgisi sunan bilgi-eğlence sisteminin netliği, çalışma hızı ve kullanımı çok başarılı. Ayrıca gösterge panelinde yol bilgisayarından navigasyon haritasına kadar birçok seçeneği kişisel isteğinize göre sıralamanız mümkün.

Açıkçası bilgi-eğlence ekranının konsola saklanabilir olmasını tercih ediyoruz. Gece sürüşlerinde veya iç mekandaki kalabalığı azaltmak istediğiniz zamanlarda konsola giren bir ekran harika oluyor. Yine de bu tarz sabit bir ekranla yaşamayız değil.



Süspansiyon mimarisi önde ve arkada beş noktadan bağlantı içeriyor. Standart olarak pasif süspansiyonlarla donatılan RS4, istendiği takdirde birbirleriyle hidrolik bağlantıya sahip olan Dynamic Ride Control sistemiyle donatılabiliyor. Standart A4 Avant'tan 7 mm daha alçak olan otomobilin çamurlukları ise 30 mm daha geniş.

Diğer RS4 süsleri arasında öndeki devasa hava girişleri ve bolca altıgen ızgara sayılabilir. Audi çekimser bir şekilde bu otomobilde 1989 yılının IMSA yarışçısı 90 Quattro GTO'dan ilham alındığını söylüyor. Çekimser diyoruz çünkü söz konusu yarış otomobili turbo beslemeli ve tehlikeli bir canavardı.

### İÇ MEKAN



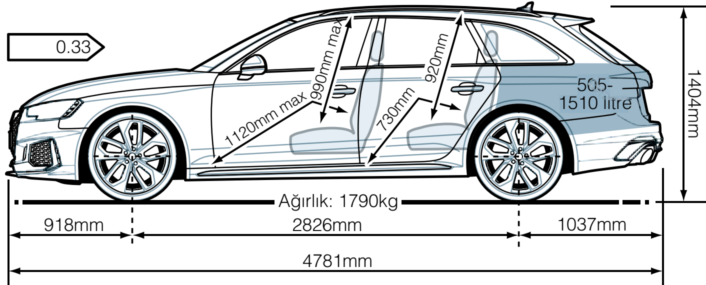
Audi modellerinin tamamı, iç mekandaki kalite algısı konusunda rakipleri zor durumda bırakmaya alışmıştır. RS4 Avant'ın direkt rakibi sayabileceğimiz Mercedes-AMG C63 Estate iç mekandaki kalite algısı bahsinde rakibinden birkaç gömlek geride kalıyor. Hoş, AMG'nin iç mekandaki artısı ise daha sıcak ve samimi bir havaya sahip oluşu... İç mekandaki deri ve alkantara uyumunu en çok kapı içlerinde ve direksiyonunda hissettiren RS4'ün kullanışlılığı ise Audi markasına yakışır bir noktada. Öyle ki herhangi bir tuşu iki kez aramıyorsunuz.

Hızlı Audi klişeleri olmadan olmaz: Altı düzleştirilmiş direksiyon, perfore deri, bal peteği formlu dikişler ve bolca RS logosu... Super Sport olarak isimlendirilen standart koltukların yanal destekleri göründükleri kadar etkili değil. Ayrıca koltuklarda masaj fonksiyonu sunuluyor olması, Audi'nin koltuklar konusunda müşteri önceliklerini hesap ederek hareket ettiğini düşünmemize neden oluyor.

Ayrıca unutmadan, burada bir süperspor avcısından söz etsek de, RS4'ün temelinde A4 Avant var. Bu yüzden 505 litrelik bagaj hacmiyle BMW 3 Serisi ve Mercedes C-Serisi müşterilerinden daha fazlasına sahip olacaksınız. Arka baş mesafesini başarılı bulduğumuz RS4'ün arka koltuklarının 40/20/40 oranında katlanıyor olması ise faydalı bir detay.

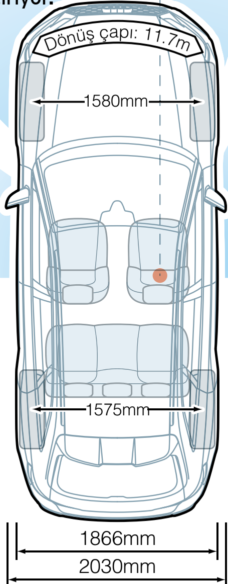
Son bir bilgi: İç mekanda opsiyonel olarak sunulan alüminyum ve karbonfiber kaplamalar ilginizi çekiyorsa, kabinin aydınlık seviyesini ve cam tavan alıp almayacağınızı göz önünde bulundurun. Ayrıca Audi'nin Lunar Leather Nappa isimli deri döşemesi çok çekici görünse de, kısa süre içerisinde kot pantolonunuz ile aynı renge bürünmek için elinden geleni yapacaktır. Bu tarz kullanışlı bir otomobil için küçük ama önemli detaylar...

## NE KADAR BÜYÜK?



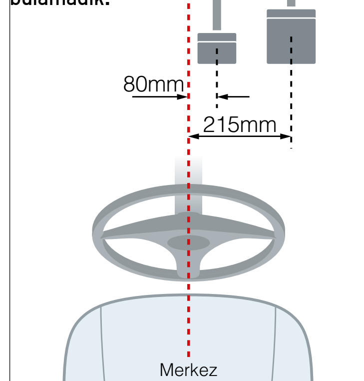

## GÖRÜŞ

Hafifçe yüksek kalan koltuklar sayesinde karşı görüş başarılı. Kalan B direkleri kavşak çıkışlarındaki görüşü zorlaştırıyor.




## FARLAR

LED farlar standart sunuluyor ve adaptif uzun far fonksiyonu içeriyor. Ne var ki adaptif sistemi test etme şansı bulamadık.




## DİREKSİYON VE PEDAL YERLEŞİMİ

Pedallar fark edilebilir biçimde sağa daha yakın. Direksiyon ayar bandı ise çok geniş. Yine de derinlik ayarının biraz daha fazla olması hoşumuza giderdi.



Masaj fonksiyonu standart sunulsa da, koltukların yanal destekleri istediğimiz seviyede değil. Öte yandan kabin çok ama çok kullanışlı.




Arka kısımda en uzun boylu yolcular bile rahat edecektir. Ayrıca yanda kalan oturma bölümlerinin yanal destekler açısından sade tasarlanması konforu




RS4 Avant'ın 5005 litre hacmindeki bagajı Mercedes-AMG C63 Estate'e kıyasla daha geniş.

## PERFORMANS



Yenilenen bir spor otomobilin bir önceki modelden daha güçlü olması beklenir ancak yeni RS4, tıpkı bir önceki nesli gibi, 450 bg güçle yürüyor. Bunun sebebi otomobilin atmosferik V8'den turbo beslemeli V6'ya geçiş yapması. Tahmin edersiniz ki, güç değeri aynı olsa ad, gücün ortaya çıkma biçimi bakımından yeni modelin birçok performans detayı 'yeni'.

Yeni modelin tork patlamalarını taşıyabilecek türden bir şasiye sahip olmasına şaşmamak gerek. MIRA Test Pisti'ni soğuk ve hafifçe nemli bir havada kullanmamıza karşın RS4 0-100 km/s hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlayabiliyor. 10 saniyenin sonunda ise 160 km/s'yi geçmiş oluyorsunuz. 600 Nm'lik tork değeri 1900 d/d ile 5000 d/d arasında aktif kalıyor ve otomobil 210 km/s'ye kadar canlılığını yitirmeden hızlanmayı sürdürüyor. Motorsa sahiden ciddi bir enerji var. Öyle ki, 32 km/s hızla giderken dördüncü vitese geçin ve gaz pedalına sonuna kadar basın. Birkaç saniye içerisinde 65 km/s bandını geçmiş olacaksınız...

B8 gövde kodlu RS4'ün aksine, yeni nesilde çift kavrama değil, sekiz ileri tork konvertörü kullanılıyor. Çift kavramalı şanzıman 0-100 zamanını daha da geliştirebilirdi fakat turbo beslemeli V6 motorun çift kavramalı bir şanzımanı kısa süre içerisinde tüketebileceğini tahmin edersiniz. Ayrıca tork konvertörlü ünitenin pürüzsüzlüğü RS4'ün gündelik kullanım kolaylığı konusundaki becerisini destekler nitelikte.

Performans konusundaki övgüler gibi, eleştiriler de motor odaklı. Maksimum gücünü 5700 d/d'de ortaya koyan ve enerjisini 6700 d/d'ye dek muhafaza eden motorun biraz daha devir çevirmesi harika olurdu çünkü eğlence her zaman son 1000 d/d'de gizlidir. Tamam, turbo beslemeli V6 makine neredeyse gecikmesiz çalışıyor ve acımasız bir tork üretiyor. Hem de daha az tüketerek... Yine de bize kalsa eski V8 atmosferik makineyi tercih ederdik.

## SÜRÜŞ VE YOL TUTUŞ



Audi'nin ön kısımdan atmayı başardığı ağırlık çok kolay fark ediliyor. Bu konuyu sürüş modları bahisnde yeniden ele alacağız ancak ilk olarak RS4'ün her haliyle çevik bir otomobil olduğunu belirtelim. Anlayacağınız ilk izlenimler oldukça quattro. Ne var ki bahsettiğimiz çeviklik doğal bir çeviklikten ziyade şişirilmiş ve yapay bir çeviklik. Tıpkı tutunma ve çekiş gücü gibi... Zira RS4 doğal bir dengeden ve ayarlanabilirlikten ziyade, planlı programlı bir çekiş ve tutunma karakteri sunuyor. Elbette bu sayede her türden virajı iki kez düşünmek zorunda kalmadan paramparça edebilmeniz mümkün ki RS4'ün çekici taraflarından birisi de bu... Direksiyon keskinliği ve hissiyatı Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio'dan bir hayli geride olsa da, RS4'ün gövdesi direksiyondaki açığı kapatmayı başarıyor.

B9 kodlu RS4 espri anlayışı kıt bir otomobil. Spor diferansiyeli Dynamic moduna aldıktan sonra, uzun ve tercihen ıslak zeminli virajlarda arka kısmın yön değişimine katkı sağladığını görebilirsiniz. Tabii üç ayarlı ESC sistemini ortadaki ayara almak koşuluyla... Ödül için otomobili ısrarla ve inançla zorlamanız gerekiyor. Ayrıca RS4 sürprizlerden hoşlanan bir otomobil değil. Ağırlığı heyecanla transfer ederek AMG steyşınlarında olduğu gibi yan gitme hayalleriniz varsa peşinen söyleyelim: İkinci ağırlık transferinde kemerler gerilecek ve elektronikler devreye girecektir. Uzun lafın kısası, RS4 hesaplı kitaplı heyecanlara açık bir karaktere sahip. Anı yaşamak ve heyecanla hareket etmek onluk değil.

Birçok RS4'ün yaklaşık 2000 sterline sunulan opsiyonel Dynamic Ride Control sistemiyle donatılacağını düşünüyoruz. Otomobili bu opsiyonla ve bu opsiyonsuz kullandıktan sonra, şunu söyleyebiliriz: Aradaki farka değer mi emin değiliz. Çünkü opsiyonel süspansiyonları Comfort'a alığınızda müthiş akıcı ama sonlara doğru gevşeyen bir karakter buluyorsunuz. Dynamic ise sıkılık sağlamakla birlikte gevrek bir hissiyat sağlıyor.

## PİST NOTLARI

RS4 hafifçe nemli ve soğuk olan MIRA Test Pisti'nde tam da beklediğimiz gibi hareket etti. Tutunma, yön değiştirme, çekiş gücü üretme ve dengeli hareket etme gibi zor meselelerde beklenenin üzerinde bir performans sunan otomobilin tur zamanı da oldukça çarpıcıydı. Audi'nin yürüyen aksam teknolojisi düz gitmeye odaklı olsa da, ıslak ve soğuk zeminde otomobilin ayarlanabilir ve keyifli tarafını ortaya çıkarmak zor olmuyor. Tabii rakiplerdeki kadar yan gitmeyi beklemeyin... Elektronik sistemler devredeyken otomobilin tutunmaktan, çekiş gücü üretmekten ve işine bakmaktan başka bir şey yapmadığını göreceksiniz. Sistemleri kapattığınızda ise arka tarafı frenle veya viraj çıkışlarında agresif gaz kullanımıyla bozarak eğlenebilirsiniz. Düzlüğe eriştiğinizde otomobilin yan gitme süreci otomatik olarak son bulacaktır ancak tüm bunlar RS4'ü sıkıcı bir otomobil yapmıyor.

### KURU PİST

**Audi RS4 Avant**
1dk 17.0sn

**Mercedes-AMG C63 Sedan**
1dk 15.1sn

T3 T2 T5 T6 T7 T1 T4 Start/finiş

● Çekiş sistemi T2'nin çıkışında inanılmaz bir kuvvet yaratıyor. Dahası çekiş gücü için fazla açılmaya gerek bile kalmıyor.

● Tutunma seviyesi T4'ü tam gaz geçmek için kıtı kıtına yetiyor. Burada cesaret lazım çünkü gazı hafifçe bırakmak dahi bir saniyeye mal oluyor.

### ISLAK PİST

**Audi RS4 Avant**
1dk 9.3sn

**Mercedes-AMG C63 Sedan**
1dk 20.0sn

T5 T6 T3 T7 T4 T8 T2 T1 Start/finiş

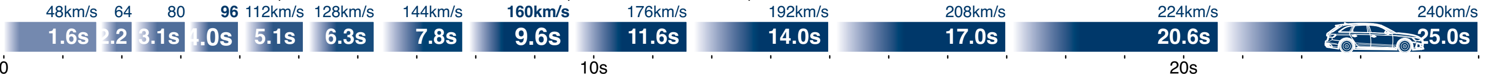
● T1 girişinden önce ön akstaki yükten dolayı çok hafif bir önden kayma problemi yaşanabilir.

● T7'ye girişte gaz pedalında ısrarcı olun ve bir sonraki düzlüğe tatlı bir açıyla yanlayarak ulaşın.

## HIZLANMA

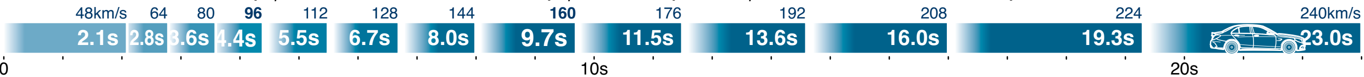
**Audi RS4 Avant (10C derece, nemli)**

0-400m 12.4sn @ 182.9 km/s, 0-1000m 22.7sn @ 231.9 km/s, 48-112 km/s 3.5sn, dördüncü viteste 48-112 km/s 4.6sn



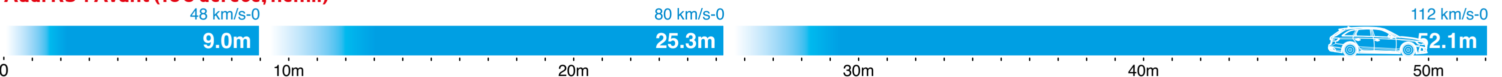

**Mercedes-AMG C63 Sedan (2015, 15C derece, kuru)**

0-400m 12.7sn @ 187.0 km/s, 0-1000m 22.7sn @ 234.8 km/s, 48-112 km/s 3.4sn, dördüncü viteste 48-112 km/s 6.5sn

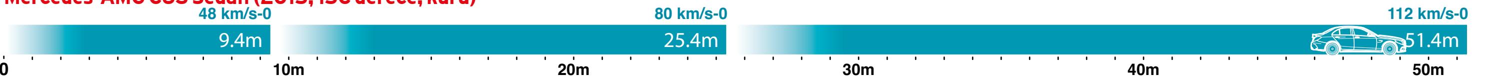



## FRENLEME 100-0 km/S: 3.01sn

**Audi RS4 Avant (10C derece, nemli)**




**Mercedes-AMG C63 Sedan (2015, 15C derece, kuru)**






Bu yüzden pasif süspansiyon tercih ederseniz çok şey kaybetmezsiniz. Zira standart sistem ortada tatlı bir ayar sağlıyor ve otomobilin gövde dinamikleriyle uyumlu çalışıyor.

## SATIN ALMA VE YÜRÜTME

★★★★☆

Her zaman olduğu gibi, Audi'nin yeni RS4'te de bazı opsiyonel donanımları yüksek ihtimalle satın alınacak şekilde hazırladığı söylenebilir. 19 inçlik alaşım jantlar, LED farlar, Audi'nin elektronik kontrollü aktif arka diferansiyeli, ısıtmalı nappa deri koltuklar, üç bölgeli klima ve 8.3 inç ekranlı MMI Navigation Plus ve Virtual Cockpit dijital gösterge paneli standart sunuluyor. Fakat birçok müşteri Dynamic Ride Control isimli adaptif süspansiyonlara, değişken oranlı aktif direksiyon sistemine ve Audi'nin elektronik kontrollü egzoz sistemine ekstra para vermek isteyecektir. Hatta oldukça pahalı bir ekstra olan karbon seramik frenlerin olmazsa olmaz opsiyonel donanımlar listesinde yer bulması dahi mümkün. Her ne kadar bazı donanım paketleriyle opsiyonlar için avantaj yaratılsa da, fiyatları alt alt toplayınca kafalar biraz karışıyor. Yine de, Avrupa'daki veriler incelendiğinde, RS4'ün üç yıllık veya 50.000 km'lik bir dönemde, değerini rakibi C63 S Estate'ten %5 daha iyi koruduğu görülüyor. Ayrıca V8 atmosferikten V6 turbo beslemeli motora geçiş sayesinde otomobilin yakıt tüketiminde ciddi bir düşüş sağlanmış. Uzun yol sürüşünde 7.7 lt/100 km gibi ciddi bir değer yakalayan RS4'te sağ ayağınızın ayarı kaçarsa ekonomik olmayı unutun deriz. Yine de bu veriler bir önceki modele kıyasla çok etkileyici. 58 litrelik yakıt deposu bir önceki nesle kıyasla 5 litre küçülmüş olsa da, turbo motorun yarattığı tüketim avantajı sayesinde yeni RS4 bir depoyla 753 km yol yapabiliyor. Tabii biraz dikkatli kullanmak şartıyla...







● B9 gövde kodlu RS4 Avant en keskin virajlarda dahi huzursuz olmuyor; 80 kg hafifleyen otomobil yerini aldığı modele kıyasla 0.5 saniye daha başarılı 0-100

## TEKNİK ÖZELLİKLER

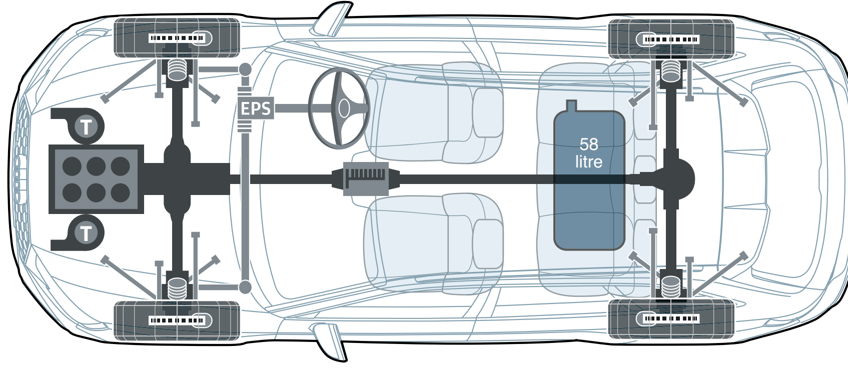
### AUDI RS4 AVANT

| | |
|---|---|
| **Fiyat (İngiltere fiyatı)** | £62,175 |

### DONANIM LİSTESİ

| | |
|---|---|
| LED farlar | ■ |
| Spor arka diferansiyel | ■ |
| RS logolu super spor koltuklar | ■ |
| Audi Virtual Cockpit 12.3 inç | ■ |
| 3 kademeli ESC sistemi, tork yönlendirme sistemiyle beraber | ■ |
| MMI Navigation Plus 8.3 inç | ■ |
| Elektrikli bagaj kapağı | ■ |
| RS Spor süspansiyonlar, DRC ile | £2000 |
| Geri görüş kamerası | £450 |
| Kör nokta uyarı sistemi ve arka çapraz trafik asistanı | £250 |
| 20inç alaşım jantlar | £2000 |
| Karbonfiber trim parçaları | £950 |
| Maksimum hız arttırma (280 km/s) | £1450 |
| Kablosuz mobil sarj | £325 |
| Özel renk – Navarra Mavisi | £645 |
| Isıtmalı ön ve arka koltuklar | £300 |
| RS Spor egzoz sistemi | £1200 |
| Panaromik cam tavan | £1250 |
| RS dizayn paketi | £1400 |
| Siyah stil paketi | £500 |
| Head-up sürücü ekranı | £900 |

■ = Standard



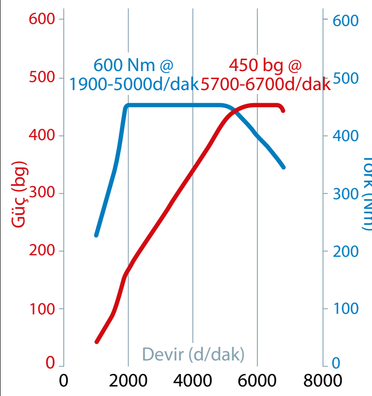

### TEKNİK MİMARİ

Dördüncü nesil RS4, standart A4 modelleri için hazırlanan yeni platform sayesinde önemli bir ağırlık avantajı elde ediyor. Önde yer alan V6 motorun turbo besleme sistemi V mimarinin ortasında yer alıyor. Sekiz ileri tork konvertörlü şanzımana devredilen tork, arka kısımda elektronik kontrollü diferansiyele sahip olan dört tekerlekten çekiş sistemiyle yola aktarılıyor.

### MOTOR

| | |
|---|---|
| **Yerleşim** | Önde, uzunlamasına, dört tekerlekten çekiş |
| **Tip** | V6, 2894cc, turbo, benzin |
| **Malzeme** | Alüminyum blok ve kapak |
| **Çap/strok** | 84.5mm/86mm |
| **Sıkıştırma oranı** | 10.0:1 |
| **Subap sayısı** | Silindir başına 4 |
| **Güç** | 450 bg @ 5700-6700d/dak |
| **Tork** | 600 Nm @1900-5000d/dak |
| **Maksimum devir** | 6700 d/dak |
| **Güç/ağırlık** | Ton başına 251 bg |
| **Tork/ağırlık** | Ton başına 334 Nm |
| **Litre başına güç** | 154 bg |

### GÜÇ & TORK




### ŞASİ & GÖVDE

| | |
|---|---|
| **Altyapı** | Çelik/alüminyum monokok |
| **Ağırlık** | 1715kg |
| **Sürtünme katsayısı** | 0.33 Cd |
| **Jantlar** | 9.0Jx20inç |
| **Lastikler** | 275/30 ZR20, ContiSportContact 6 |
| **Yedek lastik** | Yer tasarruflu stepne |

### ŞANZIMAN

**Tip** 8 ileri otomatik
**Oranlar/ km/s @ 1000 d/dak**
**1.** 5.00/4.9 **2.** 3.20/7.7 **3.** 2.14/11.5 **4.** 1.72/14.3 **5.** 1.31/18.7 **6.** 1.00/24.6 **7.** 0.92/29.9 **8.** 0.64/38.4

### EKONOMİ

| | | |
|---|---|---|
| **TEST** | **Pist** | 29.4lt/100km |
| | **Otoyol** | 7.7lt/100km |
| | **Ortalama** | 11.5lt/100km |
| **FABRİKA VERİSİ** | **Şehiriçi** | 11.5lt/100km |
| | **Şehirdışı** | 7.2lt/100km |
| | **Ortalama** | 8.8lt/100km |
| | **Yakıt tankı** | 58 litre |
| | **Menzil** | 503 km |

### SÜSPANSİYON

**Ön** 5 kollu, helezon yaylar, adaptif süspansiyonlar, viraj denge çubuğu
**Arka** 5 kollu, helezon yaylar, adaptif süspansiyonlar, viraj denge çubuğu

### DİREKSİYON

**Tip** Elektromekanik, hıza duyarlı, kramayer
**Tur sayısı** 2.5
**Dönüş çapı** 11.0m

### FRENLER

| | |
|---|---|
| **Ön** | 375mm disk |
| **Arka** | 330mm disk |
| **ABS** | Standart, fren destek sistemiyle |

### KABİN GÜRÜLTÜSÜ

**Rölanti** 46dB **3. viteste maksimum devir** 75dB
**48 km/s** 59dB **80 km/s** 63dB **112 km/s** 67dB

### GÜVENLİK

ABS, EBD, ESC, ASR
**Euro NCAP** Henüz test edilmedi

### ÇEVRE

**$CO_2$ emisyonu** 200g/km

### HIZLANMA

| KM/S | Süre (sn) |
|---|---|
| **0-48** | 1.6 |
| **0-64** | 2.2 |
| **0-80** | 3.1 |
| **0-96** | 4.0 |
| **0-112** | 5.1 |
| **0-128** | 6.3 |
| **0-144** | 7.8 |
| **0-160** | 9.6 |
| **0-176** | 11.6 |
| **0-192** | 14.0 |
| **0-208** | 17.0 |
| **0-224** | 20.6 |
| **0-240** | 25.0 |
| **0-256** | - |

### ARA HIZLANMA

| km/s | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **32-44** | 1.4 | 2.1 | 3.1 | - | - | - | - |
| **48-80** | 1.5 | 1.8 | 2.3 | 3.3 | - | - | - |
| **64-96** | - | 1.9 | 2.2 | 2.9 | 4.2 | - | - |
| **80-112** | - | 2.1 | 2.3 | 3.0 | 4.1 | 5.8 | 11.0 |
| **96-128** | - | - | 2.5 | 3.1 | 4.4 | 5.4 | 9.0 |
| **112-166** | - | - | 2.8 | 3.3 | 4.4 | 6.0 | 8.1 |
| **128-160** | - | - | - | 3.5 | 4.7 | 6.3 | 8.4 |
| **144-176** | - | - | - | 4.0 | 4.9 | 6.5 | 8.4 |
| **160-192** | - | - | - | 4.4 | 5.2 | 7.2 | 9.5 |
| **176-208** | - | - | - | - | 5.8 | - | - |
| **192-224** | - | - | - | - | 6.6 | - | - |
| **208-240** | - | - | - | - | - | - | - |
| **224-256** | - | - | - | - | - | - | - |

### VİTES SON HIZLARI

1. 53 km/s 6700 d/dak
2. 82 km/s 6700 d/dak
3. 123 km/s 6700 d/dak
4. 154 km/s 6700 d/dak
5. 201km/s 6700 d/dak
6. 265 km/s 6700 d/dak
7. 280 km/s 5815 d/dak
8. 280 km/s 4527 d/dak

8. viteste @ 112/128 km/s = 1822/2082

AÇIKLAMA Güç, tork ve ağırlık fabrika değerlerindeki boş ağırlık baz alınarak hesaplanmıştır. Test sonuçları Autocar Türkiye'nin izni olmadan çoğaltılamaz veya kullanılamaz. 0-96 km/s değeri, 0-60 mil/s değerinin tam karşılığı olduğu için 0-100 km/s standart birim değeri yerine kullanılmıştır.

**AUTOCAR** YOL TESTİ No 5358




KARAR

# AUDI RS4 AVANT

Tarz sahibi ve ateşli bir steyşın ancak biraz daha karizmatik olmak zorunda



Mantığın konuştuğu her değerlendirme, yeni RS4'ün muhteşem bir makine olduğunu söyleyecektir. Küçük hacimli ve turbo beslemeli V6 motor, eski RS4 müşterilerinin yabancı olduğu türden bir patlama yaratıyor. Quattro dört tekerlekten çekiş sistemi ise söz konusu patlayıcı performansı her türden zeminde sorunsuz aktarıyor. Yakıt tüketimi kayda değer miktarda iyileştirilen otomobilin iç mekan kalitesi ve ergonomisi de şahane. Otomobilin limitleri yok değil ancak o kadar yukarıdalar ki, birçok müşteri bu yüksekliğe erişmeyecektir bile... Dolayısıyla Audi mühendisleri şirket içinde kutlama yapmak için haklı bir nedene sahip diyebiliriz.

O halde neden dört yıldız? Açıkçası karakter açısından daha önce bunun kadar silik bir RS4 kullanmadığımız için... Bunda 2.9 litrelik V6 motorun payı oldukça yüksek. Fazlasıyla yetenekli bir sporcu olabilir ancak RS4 kap atışlarınızı yüksek hızlar sayesinde hızlandırmaktan fazlasına sahip değil.

## RAKİPLERİ




**MERCEDES-AMG C63 ESTATE**
**£63,575 (İNGİLTERE FİYATI)**
Turbo beslemeli nefis bir V8 ve eğlenceli bir şasi... İncelikli ve keyifli bir sporcu.
★★★★½




**AUDI RS4 AVANT**
**£62,175 (İNGİLTERE FİYATI)**
Rakipsiz iç mekanı ve her koşulda hızlı olmasıyla öne çıkıyor. Fakat AMG kadar karakterli değil.
★★★★☆




**ALPINA B3 S BITURBO TOURING**
**£63,000 (İNGİLTERE FİYATI)**
335i'nin sıralı altı silindirlisine bir turbo eklenir ve Alpina büyüsü ortaya çıkar.
★★★★☆




**MERCEDES-AMG E43 4MATIC ESTATE**
**£60,120 (İNGİLTERE FİYATI)**
Dört tekerlekten çekiş yüzünden karakteri biraz baltalansa da, hızlı ve yetenekli bir otomobil.
★★★★☆




**VOLVO V60 POLESTAR**
**£50,765 (İNGİLTERE FİYATI)**
Bu grupta motoruyla güçsüz, iç mekanıyla sönük kalsa da fiyat/fayda oranı başarılı.
★★★½☆

### TEST NOTLARI



**RICHARD LANE** Yeni V6 motora çok bayıldığımı söyleyemem. Fazlasıyla verimli ancak AMG'nin 4.0 litrelik V8'iyle kıyaslanmaz. Bu motor S4'ten yukarı çıkmamalıydı. Bu arada ESP'nin ayarına bayıldım.



**MATT SAUNDERS** Stop-start sistemi öndeki otomobilin hareketlerini algılayarak motorunuzu buna göre durduruyor. Piyasada böylesine incelikli detaylara sahip olan kaç otomobil var?

### DONANIM TAVSİYESİ

Dynamic Ride Control isimli adaptif süspansiyon sistemi olmasa da olur. Öte yandan görünüm paketlerine para vererek RS4'ün karakterini biraz olsun renklendirebilirsiniz.

### MAKYAJ ÖNERİLERİ

- Egzoz sesi iyileştirilsin çünkü bu haliyle sesler karmaşasından başka bir şey duyamıyoruz.
- Sürüş pozisyonu alçalsın, direksiyon derinlik ayarı genişlesin, vites kulakçıkları iyileştirilsin.
- İşlenmiş alüminyum jantlar muhteşemler. Fakat sadece 20 inçle değil, 19 inçle de sunulmalılar.

**GÜÇ** 190 BG 3800 D/DAK **FİYAT** 447.063 **TL**

# AUDI Q5

Audi'nin en çok satan modelleri listesinde üst sıralarda yer alan Q5, başarılı formülünü değiştirmeden kendini yeniledi. Formül değişmese de yeni Q5'te değişen çok şey var.








FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR

Audi'nin 2008 yılında tanıttığı ve yeni nesline kadar tüm dünyada 1.6 milyonluk satış rakamına ulaşan premium SUV'u Q5 yenilendi. Büyüme hızıyla dudak uçuklatan SUV pazarında Almanlar adına önemli işler başaran model, dev bir yenilenmedense evrim geçirerek üretim mantığındaki temel taşları korumayı başardı.

Genel tasarım hatlarını korusa da dizayn çizgilerinde önemli bir keskinleştirme işlemine maruz kalan Q5, güncel Audi tasarımlarını yakalamasının ötesinde önceki neslin tasarım karakterini yeni jenerasyona taşıdı. Aşırılıklardan uzak, dinamik, heyecan uyandırabilen fakat orta yolcu. Herkesi mutlu edecek bir tasarım Audi tarafından gümüze uygun hale getirildi.

Yerini aldığı modele göre daha büyük olan yeni Q5, bunu hem dışında hemde teknik verilerinde açık bir şekilde ortaya koyuyor. Tüm gövde parçaları yenilenen model, eski Q5'e göre; 25mm daha uzun, 50mm daha geniş ve 2.5mm daha yüksek. Ebatlardaki değişimle birlikte Q5, hem ön kısımdaki hem de arka bölümdeki yolcular için daha fazla yaşam alanı vaat ediyor. Büyümeye rağmen otomobilin toplam ağırlığı ise 25 kg daha az.

Kokpitte sedan kardeşi A4 ve büyük abisi Q7 gibi modellerden tanıdığımız düzeni kullanan Q5, yeni direksiyon tasarımı ve MMI bilgi-eğlence sistemi gibi donanımlarla dışardaki yenilenme hissiyatını kabine taşıyor. Daha önce farklı Audi modellerinde karşımıza çıkan sanal kokpit Q5'in opsiyon listesinde bulunuyor. Test otomobilimizde bulunan bilgi ekranı ise makul düzeyde görüntü performansıyla bir çok farklı bilgiye ulaşmaya imkan tanıyor. MMI ekranı ise fonksiyonel yapısıyla ve zengin içeriğiyle kullanıcı isteklerine hızlı ve kolay cevaplar veriyor. MMI modülünü kumanda edebilmek için gözlerinizi yoldan ayırmanıza gerek olmaması da sistemin kullanım kolaylığını ve içgüdüselliğini anlatan önemli detaylardan.

Kabindeki yüksek malzeme kalitesi ve başarılı yalıtımla "premium" bir SUV olmanın gereklerini doğru şekilde taşıyan Q5, koltuklardan direksiyona kadar bir çok parçada başarılı malzeme seçimiyle fiyat etiketinin hakkını vermeye çalışıyor. Deri-Alcantara karışımı koltuklar, krom kaplı klima kumandaları veya kaliteli deri bölümler bu detaylardan bazıları. Ciddi rakipleri Mercedes ve BMW'nin Audi Q5 kadar rafine hissettiren bir kabine sahip olmadıkları gerçek.

Sürüş modları yardımıyla farklı karakterdeki sürüşlere uyum sağlamaya çalışan Q5, bu çabasını direksiyon ve gaz tepkilerindeki küçük değişimlerden öteye geçiremiyor. Her ne kadar mod






















değişimleriyle birlikte motor, şanzıman ve direksiyon farklı ayarlara geçiş yapsa da teorideki bu değişim pratikte ciddi bir fark yaratmıyor. Yalnızca off-road moduyla birlikte aktive edilen eğim iniş kontrolü ve kapanan stabilite kontrol programı bir şeylerin değiştiğini net bir şekilde anlatabiliyor.

Q5'in opsiyonel donanım listesinde adaptif pnömatik süspansiyon sistemi bulunsa da test otomobilimizdeki standart sistem de başarı kriterini kolayca sağlıyor. Daha çok konfor odaklı çalışan sistem, kabinde ve motorda yaratılan rafinelik hissiyatını ciddi şekilde destekliyor. Başarılı sönümleme performansı ve geniş çalışma aralığı, ayarında dengeyle beraber hem konfor hemde dinamizme aynı anda hizmet edebiliyor.

2 litrelik TDI dizel motorla satışa çıkan Q5, 190 beygirlik gücüyle ve 400 Nm'lik torkuyla 1845 kilogramlık gövdeyi kolayca taşımayı başarıyor. 7 ileri S Tronic şanzımanın hızlı ve sarsıntısız geçişleri Q5'in konforlu yapısına destekte bulunuyor. Dinamik moda geçildiğinde otomobili sürekli yüksek devirlerde tutmak için çaba sarf eden şanzıman, sürücü tarafından gelen değişim isteklerine gayet net cevaplar veriyor. Dizel ünitenin 1750 Nm itibariyle kullanıma giren 400 Nm'lik maksimum torku ise hızlanma istekleri karşısında şanzıman ile birlikte tüm yükü sırtına alıyor.

Audi'nin yenilenmiş Quattro dört tekerlekten çekiş sistemini kullanan Q5, Ultra isimli sistemle düz yol kullanımında daha yüksek verime ulaşmak için arka aksa giden gücü önden ayırabiliyor. Yol koşullarını öngörme yeteneğine sahip sistem, beklenen duruma göre arka aksı tekrar kullanıma sokabiliyor. Bu sayede çekiş problemlerinin önüne geçen sistem Q5'in dengeli bir yolculuk yapmasını sağlıyor.

Quattro sisteminin faydasını en çok virajlarda gören Q5, tüm ağırlığına ve dizel motoruna rağmen çoğu köşeyi kesintisiz güç kaybıyla geride bırakabiliyor. Zaman zaman sınırların aşıldığını düşündüğünüzde güvenlik sistemleri duruma müdahale ederek tehlikeli durumların önüne geçiyor. Yine de bir şekilde sınırları aşmayı başardığınızda ise otomobil bir bütün olarak yolun dışına doğru ilerlemeyi tercih ediyor. Tabi bu durumlarda geri bildirim konusunda zayıf kalan direksiyon sistemi duruma müdahele etme şansınızı zora sokuyor. Bir de süspansiyon sisteminin düşük hızlardaki çalışma verimini yüksek hızlarda gösteremediğini belirtmek gerekiyor.

Daha çok konforlu ve "premium" yolculuklar yapmak için tasarlanan Q5, hem kokpitinde hem de dışında sürücüsünü iyi hissettirmeyi başarıyor.

**MEHMET AKİF DOĞAN**

## AUDI Q5 2.0 TDI QUATTRO SPORT

**Olgun ve rafine. Dinamizm konusundaki eksikliği ise eksi puan aldığı nadir bölümlerden**



| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 447.063 TL |
| **Motor** | 4 silindir, 1968cc, turbo, dizel |
| **Güç** | 190 bg @ 3800 d/dak |
| **Tork** | 400 Nm @ 1750 d/dak |
| **Ağırlık** | 1835 kg |
| **Şanzıman** | 7 ileri otomatik |
| **0-100 km/s** | 7.9 sn |
| **Maksimum hız** | 218 km/s |
| **Yakıt tüketimi** | 4.9 lt/100km |
| **$CO_2$** | 129 g/km |

GÜÇ 120 BG 3500 D/DAK FİYAT 200.900 TL

# OPEL GRANDLAND X

Opel'in Fransız evliliğinden doğan ikinci çocuğu Grandland X, PSA'nın başarılı SUV-crossover formülünü Opel genleriyle buluşturuyor.




Otomobil üreticilerinin gelecekleri adına yaptıkları önemli anlaşma ve satın almalara artık aşinayız. Yılların Volvo'sunu Çinliler, İngilizlerle özdeşleşmiş JLR'yi ise Hintliler satın aldı. Peki sonuç ne oldu? Volvo'lar artık 'Çin malları' gibi kalitesiz mi? Elbette hayır. Bu değişiklikler markaların geleceğini kurtarma, kaynak bulma ve yatırım yapma yönlerinden büyük önem taşıyor. Karşımızda da bu örneklerin sonuncusu; Opel ve Grandland X.

Opel adına tamamen yeni bir otomobil ile karşı karşıyayız. Mokka dışında başarılı bir SUV üretme konusunda ciddi sıkıntılar yaşayan Almanlar, PSA'nın duruma müdahale etmesiyle birlikte birden sihirli bir değnek dokunmuşcasına Grandland X'i sahneye çıkardılar. Mevcut otomobil formüllerindeki eksikleri Fransızların tamamlamasına izin veren Opel, bu alışverişin sonunda karlı çıkan taraf oldu.

Altyapısını Peugeot'un büyük




FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR





















Konsol tasarımı güncel Opel modellerinden farklı değil. Fakat bilgi-eğlence sistemi PSA imzalı

sükseyle pazara giriş yapan modeli 3008'den alan Grandland X, bir çok üreticinin ikiz modellerine karşılık Fransız eşine hiç benzemiyor. Kendine has çizgilere sahip Grandland X, ön ızgaradaki Opel kanatları ve keskin gündüz LED'leriyle güncel Opel tasarımlarından izler taşıyor.

Platform ortaklığı sebebiyle ebatları 3008 ile benzeşen Grandland X, yaklaşık 2 santim daha alçak olsa da arka yaşam alanında baş mesafesi için herhangi bir sorun yaratmıyor. Diz mesafesi konusunda ise sınıf standartlarını yakalamayı başarıyor. Kompakt SUV sınıfının lideri Qashqai'den tam 120 litre daha fazla bagaj hacmine sahip Grandland X, gövde panellerinde kullanılan alüminyum sayesinde yine Japon rakibinden ortalama 100 kilogram daha hafif olarak karşımıza çıkıyor.

Motor ve şanzıman cephesinde de PSA'nın 1.6 litrelik BlueHDi motorunu ve 6 ileri tork konvertörlü şanzımanını kullanmayı seçen Opel, uyumu ve başarısı kanıtlanmış bir tarifi Grandland X'te kullanıyor. Ekonomik ve rafine sürüşlere "sakin" girdilerle kolayca adapte olabilen Grandland X, agresif kullanımları pek sevmiyor. Güç ünitesi 300 Nm'lik torkuyla hızlanma konusunda sorun yaşatmasa da şanzımanın ağırkanlı yapısı dinamik sürüşleri baltalıyor. Grandland X ortalama kullanım alışkanlıkları için daha çok şey vaat ediyor.

Bunun için özellikle süspansiyon silahını kullanan model, olgunlukla yoldaki tüm bozuklukları absorbe ediyor. Başarılı yalıtımla birlikte konfor seviyesi bir hayli yükselen kabin, teskin edici ortamıyla huzurlu yolculuklar vaat ediyor. Fakat yine de inatla bu sıcak ortamı bozmak isterseniz otomobilin "dengesiz" dinamikleri sizi kararınızdan caydırmaya yetecektir. Özellikle de direksiyon sisteminin geri bildirimden uzak suni yapısı ve Opel standartlarından uzak tutuş karakteri bu kararınızda etkili olacaktır. Keşke Grandland X'in sürüş dinamiklerinde daha çok Opel dokunuşu görebilseydik.

Sınıfının en önemli konularından biri olan yakıt tüketimi meselesi ise Grandland X için çoktan aşılmışa benziyor. Ekonomi için optimize edilen motorun yakıt tüketimi kolaylıkla 6 lt/100km'nin altına düşerken tempolu kullanımların faturası çift haneli sayılara ulaşmamak için çabalıyor. Kompakt SUV'ların standartını kolaylıkla yakaladığı bir gerçek.

Fransız kardeşi 3008'in fütüristik kokpitine karşılık Grandland X daha gelenekçi ve daha ağırbaşlı yapısıyla kendi müşterilerini yaratmaya çalışıyor. Güncel Opel modellerinden tanıdığımız tasarımda sadece bilgi-eğlence sistemi ekranında PSA'nın izlerinin görülmesine izin veren Opel; basit, şık ve fonksiyonel konsol tasarımıyla kendisini ifade ediyor. Parlak siyah kaplamalarla ve deri döşemelerle çevrelenen kokpit, göz hizasının altında kalan bölümlerde azalan malzeme kalitesiyle taviz veriyor. Tabi bir de yepyeni bir otomobilin kokpitinde gerçekten "yeni" bir şeyler görememek can sıkıyor. PSA'nın artık yavaş yavaş "yavan" kalmaya başlayan bilgi-eğlence sistemi ekranı ise bu fiyat bandındaki bir otomobilde daha iyi bir ekran kalitesini ve daha geniş bir menüyü hak ediyor. Tabi bu durum Grandland X'in Fransız kardeşi 3008 için de geçerli.

Sürüş destek ve güvenlik sistemleri konusunda hatırı sayılır bir donanımla kullanıcılarının karşısına çıkan Grandland X, fren özelliğine de sahip adaptif hız sabitleyici ve şeritte tutma asistanını dizel-otomatik modellerde orta donanım paketi Excellence itibariyle standart olarak sunuyor. Bu donanımların yanında; AFL+ full LED ön farlar, kablosuz mobil sarj, ön ve arka koltuk ısıtması, direksiyon ısıtması, 230V güç çıkışı ve ön çarpışma ikazı gibi özellikler de Excellence donanım listesi içinde yer alıyor. Denon Premium ses sistemi, navigasyon, ısıtmalı ön cam, 360 derece kamera gibi donanımlara sahip olmak için ise ürün gamının tepesinde bulunan Ultimate donanımı tercih etmek gerekiyor.

Grandland X'in zengin donanım listesiyle, konforlu ve oturaklı sürüşüyle, kendine has tasarımıyla ve ekonomik karakteriyle kompakt SUV'lar arasında kendine yer açması hiç zor değil. Fakat en üst donanım paketinin 222.900 TL'lik fiyatı işini zorlaştıracak gibi görünüyor.

**MEHMET AKİF DOĞAN**

## GRANDLAND X EXCELLENCE 1.6D A/T

**3008'den daha konforlu ve daha donanımlı. Fakat onun kadar heyecan uyandıramıyor**

★★★★☆

| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 200.900 TL |
| Motor | 4 silindirli, 1560 cc, turbo, dizel |
| Güç | 120 bg @ 3500 d/dak |
| Tork | 300 Nm @ 1750 d/dak |
| Ağırlık | 1392 kg |
| Şanzıman | 6 ileri otomatik |
| 0-100 km/s | 12.2 sn |
| Maksimum hız | 185 km/s |
| Yakıt tüketimi | 4.6 lt/100 km |
| $CO_2$ | 118 g/km |




**GÜÇ** 115 BG 5000 D/DAK **FİYAT** 117.500 TL

# SEAT ARONA

## Seat'ın Ibiza'dan türettiği yeni B segmenti crossover modeli Arona, büyümeye devam eden crossover-SUV pazarından İspanyollar için daha çok pay almaya geldi.

Otomobil üreticileri birer birer crossover rekabetine dahil olmaya devam ediyor. Öyle ki model tarihinde SUV bile üretmemiş markalar, birden çok modelle büyümeye devam eden pastadan pay almaya çalışıyor. Bu üreticilerin başında da şüphesiz İspanyol üretici Seat var.

İlk olarak kompakt SUV modeli Ateca ile rekabete dahil olan Seat, Fransız ve Japonların hegomanyası altında bulunan B segmenti crossover pazarına da Arona ile giriş yaptı. Arona'nın sınıfında; Peugeot 2008, Renault Captur ve Nissan Juke gibi önemli isimler bulunuyor. Peki İspanyolların Alman işbirliğiyle ürettikleri renkli ufaklığı Arona bu dişli rakipler karşısında neyine güveniyor? Cevabı arıyoruz.

Artık kompakt sınıftaki otomobiller kadar büyüyen B segmenti araçlarla karşı karşıyayız. Bunun en net örneğini de geçtiğimiz aylarda sürüş izlenimi konuğumuz olan Ibiza'da görmüştük. Öyle ki hem tarzıyla hemde geniş yaşam alanıyla sanki bir Leon'muş gibi davranan Ibiza, yeni üretim platformu sayesinde bol bol hacim ve diz-baş mesafesiyle karşımıza çıkmıştı. Fakat crossover modellerine olan bağlılık daha fazlasını istemekle açıklanabilirdi ki Arona ile tam da böyle oldu. Daha yüksek, daha uzun, daha ferah.

Arona aslında Ibiza ile birebir aynı platformu kullanmasına rağmen kardeşinden 8 santim daha uzun. Bu mesafe dingil mesafesinde sadece 1mm farketmiş olsa da; daha fazla diz ve baş mesafesi, daha yüksek tavan ve artan bagaj hacmi Arona'nın elini güçlendiren silahları. Toplam yüksekliği kardeşi Ibiza'dan 9 santim daha fazla olan Arona, arka ve ön koltukların tabanından tavana kadar olan genişlikte 4'er santim daha fazla alana sahip. Tüm bu sayılarla birlikte bagaj hacmi de yaklaşık 45 litre daha fazla olan Arona, potansiyel bir crossover alıcısını cezbeden tüm "boyut" özelliklerini bünyesinde barındırıyor.

Kaputun altında Volkswagen Grubu'nun bir çok modeline can veren 1 litrelik 3 silindirli yeni EcoTSI motoru kullanan Arona, hem makul performans hem de ekonomiyi bir arada sunmak için başarısı kanıtlanmış bir formülü kullanıyor. 3 silindirli ünitenin 115 beygir gücüyle ve 200 Nm torkuyla hızlanma isteklerine tatmin eden karşılıklar veren Arona, sağ ayağınıza hakim olduğunuz takdirde 5.5-6




**FOTOĞRAFLAR** GÜRKAN ÇAĞLAR








LED gündüz sürüş farı ve LED stoplar Xcellence donanımda standart olarak sunuluyor





lt/100km civarı bir tüketim verisiyle yüzünüzü güldürmeyi başarıyor. Tabi 3 silindirli üniteden yükselen tınılara karşı koymayı başarabilirseniz.

Güç ünitesinin hem dinamik hem de ekonomik karakterine katkı sağlayan en önemli rollerden biri ise DSG'ye düşüyor. İsteklerinize olabildiğince hızlı ve doğru şekilde cevap vermeye çalışan şanzıman, Arona ile biraz eğlenmek istediğinizde en büyük destekçiniz oluyor. Fakat otomobilin yapay ve haddinden fazla yumuşak direksiyon sistemi ve konfor odaklı süspansiyonlar bu eğlencenin kısa sürmesine neden oluyor. Sınırlarının dışına çıkma konusunda fazlasıyla aceleci davranan Seat Arona, tutunmanın sona erdiği durumlarda kontrolsüzce önden kayma eğilimi gösteriyor. ESP sisteminin korumacı yapısı ise Arona'nın arka bölümünün çizgisinden sapmasına çok fazla izin vermiyor. Ekonomik sürüşlere odaklanmakta fayda var.

Her ne kadar aynı platformu kullansa da Ibiza'ya benzememe konusunda fazlaca çaba sarf eden Arona, kendine özgü LED stoplarıyla ve çift renkli gövde yapısıyla dikkat çekmeyi başarıyor. C sütunu üzerine işlenmiş X harfi, otomobilin en üst donanımı paketi Xcellence ile donatıldığının ipucunu veriyor. Ön bölümdeki geniş havalandırma ızgarası, tampondaki keskin hatlar, arka bölümdeki difüzör ve bagaj spoyleri ise Arona'nın "sportif" karakterine vurgu yapıyor. Bu ufaklığın rakiplerini tasarım konusunda geride bırakmaya yetecek kadar havası olduğu bir gerçek.

Kokpitte yine Ibiza'dan çok da farklı görünmeyen Arona, Alcantara koltuk döşemesiyle ve kabinin çeşitli bölgelerine yerleştirilmiş beyaz kaplamalarla kalite algısını yukarı çekmeyi başarıyor. Beyaz dikişli deri direksiyon simidi ve ön konsol ise aynı kontrastı devam ettiriyor.

Uzun zamandır Seat modellerinde görmeye alışık olduğumuz gösterge tablosunu ve bilgi ekranını kullanan Arona, Apple CarPlay ve Android Auto gibi mobil bağlantıları destekleyen 8inçlik bilgi-eğlence sistemi ekranını Xcellence ve FR donanım ile birlikte standart olarak sunuyor.

117.500 TL'lik bir fiyat etiketine sahip Arona, tarzıyla ve verimli motoruyla rakiplerini terletecek gibi duruyor.

**MEHMET AKİF DOĞAN**



**SEAT ARONA 1.0 ECOTSI DSG XCELLENCE**

**Crossover formülü başarıyla uygulansa da sürüş dinamikleri vasatı geçemiyor**



| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 117.500 TL |
| **Motor** | 3 silindir, 999cc, turbo, benzin |
| **Güç** | 115 bg @ 5000 d/dak |
| **Tork** | 200 Nm @ 2000-3500 d/dak |
| **Ağırlık** | 1135 kg |
| **Şanzıman** | 7 ileri otomatik |
| **0-100 km/s** | 10.0 sn |
| **Maksimum hız** | 182 km/s |
| **Yakıt tüketimi** | 5.0 lt/100km |
| **$CO_2$** | 113 g/km |

**GÜÇ** 163 BG 3600 D/DAK **FİYAT** 148.350 TL

# ISUZU D-MAX

Pick-up'ların vergi mağduru motorlarından ders çıkaran D-Max, 1.9 litrelik yeni dizel motoruyla ve geçirdiği küçük estetik operasyonla mücadeleye geri döndü.

Pick-up segmentinin ne büyüdüğünü ve ne kadar ciddileştiğini uzun uzun anlatmaya gerek yok. Nitekim hem yollarda bol bol gördüğümüz yeni nesil pick-up'lar hem de markaların açıkladığı satış rakamları durumu özetler nitelikte.

2000'li yılların başı itibariyle ticari kullanım alanlarının dışına çıkan pick-up'lar hem multifonksiyonel yönleriyle hem de SUV'lara giderek yaklaşan donanım ve tarzlarıyla kendi kitlelerini oluşturmaya başladılar. Markaların ürettiği heybetli ve bol donanımlı yeni nesil pick-up'lar da bu durumun tuzu biberi oldu. Fakat bu potansiyelin önünde duran önemli bir engel var; vergilendirme sistemi. Maruz kaldıkları "ticari araç" muamelesi yüzünden her yıl muayne olma zorunluluğu bulunan ve yüksek motor hacimleri dolayısıyla yüksek dilimlerden vergilendirilen pick-up'lar kullanıcılarını düşündürmeye başladı bile. Tabi biri hariç; Isuzu D-Max.

Markaların yaptığı en akıllıca hamlelerin başında bence öncelikle ülkelerin vergilendirme sistemlerine göre motor hacimleri düzenlemek geliyor. Vergilendirmenin gazabından kurtulmayı başarabilen otomobiller, kendilerini "gerçek kullanıcılar" karşısında kanıtlama şansı elde ediyor. Bu yönüyle 1.9 litrelik yeni dizel motora geçiş yapan D-Max, yapılabilecek en doğru hareketle kozlarını oynadı.

Önceki neslin 2.5 litrelik dizeline veda eden ve Euro6 normlarına uygun 1.9 litrelik dizel motora geçiş yapan D-Max, bu değişim sırasında gücünü aynı tutmayı başardı. Fakat kaybedilen hacim dolayısıyla maksimum tork değerinde 40 Nm'lik bir azalma yaşayan model, maksimum torkun sunulduğu devir aralığını da değiştirdi. Önceki modelde 1400 d/dak itibariyle üretilmeye başlanan maksimum torku 2000 d/dak itibariyle kullanıma hazır bulunduran yeni D-Max, bu duruma uygun olarak otomatik şanzımanını da güncelledi. 5 ileri düzenden 6 ileri düzene geçiş yapan araç tüm bu değişikliklerin ardından hızlanma




**FOTOĞRAFLAR** GÜRKAN ÇAĞLAR








Makyak operasyonuyla birlikte V formlu krom ön ızgara ve LED gündüz farları D-Max'in donanım listesine girdi

verilerini korusa da markanın iddiasına göre daha ekonomik bir yapıya büründü. Bu değişiklikler kağıt üzerinde kulağa hoş gelse de acaba pratikte durum ne? Bakalım...

Maksimum torkun daha yüksek devirlerde kullanıma girmesiyle alt devirlerdeki cansızlığı dikkat çeken yeni D-Max, 40 Nm'lik kaybı hissettirmemeye çalışıyor. Sarsıntısız ve hızlı geçişleriyle dikkat çeken şanzıman ekonomi odaklı sürüşlerde vitesi yüksekte tutmaya gayret etse de manuel girdilere verilen yanıtlar yetersiz kalıyor. D-Max'in 163 beygir gücüne ve 360 Nm torkuna rağmen hızlanmayı ve hızlı gitmeyi pek sevmeyen yapısı, devirli kullanımlarda artan yakıt tüketimiyle kendini gösteriyor. D-Max'in en ekonomik halinin 9 lt/100km'nin altına inememesi ise diğer can sıkan durumlardan.

Önde bağımsız, arkada ise yaprak yayları kullanmaya devam eden D-Max, ne yazık ki tüm "şehirli" iddiasına rağmen pick-up'ların kronik huzursuz kabin sendromunu bünyesinde barındırıyor. Japon kardeşi Nissan'ın arkada da bağımsız süspansiyon sistemiyle satışa sunduğu Navara'sının sınıf standartını aşan yol konforuna karşılık diğer tüm pick-up'lar gibi bolca sarsıntı D-Max'in makus talihinde var.

Asfalttan toprağa geçiş yaptığında kendini daha iyi ifade etmeye başlayan D-Max, bozuk zeminler karşısında rijitliği ile dikkat çekiyor. El freninin yanında bulunan kumanda yardımıyla 2 çeker ve 4 çeker modları arasında seçim yapmaya olanak tanıyan D-Max aynı zamanda 4LO moduyla da yoluna devam edebiliyor. Sınıf standartları dahilinde yaklaşma, uzaklaşma ve rampa açılarına sahip D-Max, diferansiyel kilidinin eksikliğini er yada geç hissettiriyor. Mekanik kilitli diferansiyel D-Max'in arazi kabiliyetine önemli bir katkı sağlayabilirdi.

Kokpitte yeni bilgi-eğlence sistemi ekranı ve klima kumandalarıyla eski modelden ayrılan D-Max; anahtarsız giriş ve çalıştırma, geri görüş kamerası, yokuş kalkış ve yokuş iniş asistanları, koltuk ısıtma ve hız sabitleyici gibi bir çok özelliği V-Cross donanımıyla birlikte standart olarak sunuyor. Artan malzeme kalitesi ve yalıtım seviyesiyle daha konforlu bir kabine kavuşan yeni D-Max, fonsiyonel ve basit bir yaşam alanı sunuyor. Saklama gözleriyle desteklenen kullanışlı tasarıma oldukça ferah arka yaşam bölümü de katkı sağlıyor. Markanın iddiasına göre sınıfının en fazla diz mesafesi D-Max'te.

En üst donanım paketi V-Cross'u vergi avantajı sağlayan 1.9 litrelik dizel motoruyla ve 4 tekerlekten çekiş sistemiyle 148.350 TL'den satışa çıkaran Isuzu, rakipleri karşısında herhangi bir fiyat avantajına sahip değil fakat uzun vadede elde edilen vergi avantajı D-Max'in hanesine artı olarak yazılıyor. Bu durum satış rakamlarına nasıl etki edecek? 2018 yılında hep beraber göreceğiz.

**MEHMET AKİF DOĞAN**






## ISUZU D-MAX V-CROSS 4X4 A/T

**Motor daha verimli olsa da yol konforu konusunda geliştirilmeye ihtiyacı var. Fiyat da daha rekabetçi olmalı**

★★★½☆

| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 148.350 TL |
| Motor | 4 silindirli, 1898 cc, turbo, dizel |
| Güç | 163 bg @ 3600 d/dak |
| Tork | 360 Nm @ 2000-2500 d/dak |
| Ağırlık | 2034 kg |
| Şanzıman | 6 ileri otomatik |
| 0-100 km/s | - |
| Maksimum hız | 180 km/s |
| Yakıt tüketimi | 7.8 lt/100 km |
| $CO_2$ | 205 g/km |

**GÜÇ** 152 BG 5000 D/DAK **FİYAT** 166.215 TL

# VOLVO V40



## Volvo'nun ilk hatchback'i olarak 2012 yılında karşımıza çıkan ve 2016'da makyaj operasyonuna sokulan V40, T3 motoruyla ve R-Design donanımıyla karşımızda.

Kompakt sınıftaki en nev-i şahsına münhasır otomobillerden biri olan Volvo V40, 2012 yılında EuroNCAP'in "Sınıfının en güvenli otomobili" açıklamasıyla birlikte hayatımıza sağlam bir giriş yapmıştı. 2016 yılında yaşlandığı düşünülen V40 estetik operasyona sokuldu ve dişli rakipleri karşısında "façayı düzelterek" sahneye geri döndü.

V40, 152 beygir gücündeki 1.5 litrelik yeni T3 motoru da yenilenme operasyonuyla hanesine ekledi. Daha verimli, daha çevreci ve daha tutumlu çalışan T3 ünite, V40'ta 6 ileri Geartronic şanzıman ile birlikte görev alıyor. Hali hazırda yeterli düzeyde gaz tepkisi sunmayı başaran motor, 1700 d/dak itibariyle kullanıma giren 250 Nm tork sayesinde otomobili sorunsuzca hızlandırmayı başarıyor.

Hızlandırma istekleri karşısında mantıklı davranmaya çalışan şanzıman, kendisinden çok fazla şey beklemediğiniz sürece üzerine düşen görevi layıkıyla yapıyor. Fakat R-Design donanımın verdiği gazla biraz eğlenmek istediğinizde ve şanzımana manuel müdahalelerde bulunduğunuzda memnuniyetsizliğini fazlasıyla hissettiriyor. Bu motor-şanzıman ikilisinin kendi başına kontrolü elinde tutmak istedikleri bir gerçek. İşlerine çok fazla karışmamakta ve hünerlerini göstermelerine izin vermekte fayda var.

17inçlik jantlarla huzursuz bir şekilde ilerlemenize neden olan V40, virajlarda R-Design ayarlı süspansiyonların ve büyük ebatlı jantların ne işe yaradığını size gösteriyor. Tutunma konusunda ortalamanın üzerinde bir karakter sergileyen V40, sınırın aşıldığı durumlarda önden kayma eğilimi gösteriyor. Direkson sistemi ise bu karakterle uyum içinde çalışıyor.

En iddialı kostümü R-Design içinde fazlasıyla hırçın ve agresif görünen V40, sürüşüyle kalp atışlarını hızlandırmasa da tasarım detaylarıyla bu işi kotarıyor. Standart bir V40 ile kıyaslandığında; daha dinamik ön ve arka tampon tasarımları, mat krom detaylar, bagaj üstü spoyleri ve 17inçlik jantlar ile kendini gösteren R-Design tasarımı otomobilin kokpitini de etkisi altına alıyor.

Kapı eşiklerindeki "R-Design" logolarıyla sürücüsünü karşılayan V40, koyu renk tavan döşemesi ve nubuk/deri koltuklarıyla sizi merkezine yerleştiriyor. Başarılı ergonomisiyle "bucket seat" ön izlenimi oluşturan koltuklar, G kuvveti karşısında sizi yerinizde tutmak için elinden geleni yapıyor. Fakat tüm bu karanlık kokpit tasarımı V40'ın klostrofobik bir kabinle anılmasına sebep oluyor. Arka bölümdeki yaşam alanının geliştirilmeye ihtiyacı var ve bunu önümüzdeki nesilde görmeyi umuyoruz.

**MEHMET AKİF DOĞAN**

### VOLVO V40 T3 R-DESIGN PLUS

**R-Design görsel ve teknik olarak fazlasıyla çekici fakat yaşam alanı can sıkıyor**

★★★★☆

| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 166.215 TL |
| **Motor** | 4 silindir, 1498 cc, turbo, benzin |
| **Güç** | 152 bg @ 5000 d/dak |
| **Tork** | 250 Nm @ 1700-4000d/dak |
| **Ağırlık** | 1435kg |
| **Şanzıman** | 6 ileri otomatik |
| **0-100 km/s** | 8.3 sn |
| **Maksimum hız** | 210 km/s |
| **Yakıt tüketimi** | 5.5 lt/100 km |
| **$CO_2$** | 129 g/km |





**FOTOĞRAFLAR** GÜRKAN ÇAĞLAR

## Intercity Cup 2018 Sezonu için

# Kayıtlar devam ediyor!









**2018 Intercity Cup Yarışları** için yerler dolmak üzere.
**Acele edin,** 2018 pilotlarından biri de siz olun.

**2018 INTERCITY CLIO CUP:** Toplam 7 yarış
16.500 TL+KDV

**2018 INTERCITY MEGANE CUP:** Toplam 7 yarış
39.000 TL+KDV

**2018 INTERCITY CATERHAM CUP:** Toplam 14 yarış
120.000 TL+KDV



**GÜÇ** 116 BG 5750 D/DAK **FİYAT** 102.500 TL

# CITROEN C3

## Citroen'in tarz ufaklığı C3, 1.6 litrelik VTi motoruyla ve EAT6 otomatik şanzımanıyla sürüş izlenimi konuğumuz.

B segmentinin en tarz ve en renkli otomobilinin C3 olduğu konusunda tartışmaya gerek yok. Öyle ki bu ufaklık ilk gördüğünüz andan itibaren pozitif enerjisiyle sizi sarıyor ve yüzünüzde anlamsız bir gülümseme yaratıyor.

Bu sınıfın en çok aranılan özelliklerinden olan otomatik vites problemini yeni nesil EAT6 şanzıman ile çözen C3, 1.6 litrelik atmosferik VTi motoruyla birlikte ürün gamındaki eksiği de azalttı. PSA'nın bir çok modelinden aklımızda kalan 115 beygirlik üniteyle kombine edilen tork konvertörlü şanzıman C3'ün daha fazla kullancıya ulaşmasında önemli bir rol üstlenecek.

C3'ün naif karakteri ile uyum içinde çalışan EAT6, benzinli motorun lineer hızlanma isteklerine uygun cevapları vermeye çalışıyor. Her ne kadar atmosferik ünitenin 4000 d/dak itibariyle ürettiği 150 Nm'lik tork alt devirlerde hızlanma problemleri yaşatsa da otomatik şanzıman bu konuda elinden geleni yapıyor. C3 ile biraz vakit geçirdikten sonra alışmaya başladığınız motor-şanzıman ilişkisi turbo motorlu güncel modellere kıyasla çok daha yumuşak ve ağır kanl işliyor.

Otomobilin renkli karakteriyle çok fazla tezat oluşturmayan bu durum, C3'ün ne için üretildiğini anladığınızda daha da netlik kazanıyor. Yumuşak süspansiyonlar, kolay kontrol edilebilen direksiyon sistemi ve otomobilin içindeki tüm ambiyans size "sakin" kullanımlar için telkinde bulunuyor. C3 ile "hızlı" gitmeye veya viraj çizgizini aramaya lüzum yok.

Üzerindeki renkli kıyafetlerle dikkat çekme konusunda "hızlı" davranmayı seçen C3; çift renkli gövdesiyle, kapılar üzerindeki Airbumb'larla ve çeşitli bölgelerdeki kontrast renk detaylarıyla ön plana çıkmayı istiyor. Bir çok kişiselleştirme opsiyonuyla kendi istediğiniz tarza bürünebilen otomobil, her gün yollarda karşınıza çıkan tekdüze otomobillerin arasında kolayca sıyrılmayı başarıyor.





FOTOĞRAFLAR GÜRKAN ÇAĞLAR

Hem sürüş dinamiklerinde hem de dış tasarımındaki "rahat" ve "şık" tarzı kokpitine de taşıyan C3, gövde üzerinde kullanılan renklere konsol üzerinde de yer veriyor. Yatay kokpit tasarımıyla genişlik algısı arttırılan kabin, bolca renk ve özgün tasarımlarla içinden çıkmak istemeceğiniz salonunuza dönüşüyor. "Rahatlık" konusunda alkışları toplamayı başaran koltuklar, "yeterli" düzeyini aşan diz ve baş mesafeleriyle birlikte C3'ün hanesine artı olarak yazılıyor.

Turbo motorun eksikliği, yüksek yakıt tüketimi ve sürüş dinamiklerinin zaman zaman tehlikeli durumlar yaratması C3'ün puan tablosuna eksi puanları getirse de özgün tarzı ve renkli kişiliği onu affettirmeyi başarıyor. Fakat rakiplerinin artan donanım ve teknoloji seviyesine karşın elini güçlendirmeye ihtiyacı yok değil.

**MEHMET AKİF DOĞAN**

### CITROEN C3 1.6 VTI EAT6 SHINE

**B segmentinin en renkli ismi olsa da donanım,teknoloji ve ekonomi konusunda yardım almalı**

★★★⯪☆

| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 102.500 TL |
| **Motor** | 4 silindir, 1587cc, benzin |
| **Güç** | 115 bg @ 5750 d/dak |
| **Tork** | 150 Nm @ 4000 d/dak |
| **Ağırlık** | 1130 kg |
| **Şanzıman** | 6 ileri otomatik |
| **0-100 km/s** | 11.3 sn |
| **Maksimum hız** | 188 km/s |
| **Yakıt tüketimi** | 6.8 lt/100km |
| **$CO_2$** | 157 g/km |

**GÜÇ** 115 BG 4500 D/DAK **FİYAT** 164.740 TL

# NISSAN QASHQAI

Daha önce Autocar'ın sürüş izlenimi sayfalarına dizel versiyonuyla da konuk olan Nissan Qashqai bu kez Autocar ekibinin çapraz ateşi altında.

## MOTOR

**1.2 litrelik benzinli motoru kullanan Qashqai, 115 beygir güce ve 160 Nm torka sahip. CVT şanzımanla kombine edilen ünite Qashqai'yi makul düzeyde hızlandırabiliyor fakat dinamik kullanımların faturası ağır.**

## İÇ HACİM

**Sınıf standartlarındaki iç hacim, yeterli diz-baş mesafesiyle beraber Qashqai'nin en çok satan kompakt SUV olmasında önemli bir pay sahibi. Fakat koyu renk tavan ve üst donanım paketlerinde sunulan elektrikli deri koltuklar, daha büyük ebatlarıyla kabini klostrofobik hale getirebiliyor.**

**FOTOĞRAFLAR** GÜRKAN ÇAĞLAR

## BAGAJ HACMİ

401 litrelik bagaj hacmi kompakt sınıfın ortalamalarında olabilir fakat rekabete yeni katılan dişli rakipleri 500 litreleri aşan bagaj hacimleriyle Qashqai'yi geride bırakıyor. Gelecek nesilde daha büyük bir bagaj ve daha fazla aks mesafesi zorunluluk gibi görünüyor.

## SÜSPANSİYON

Süspansiyon sistemi oldukça medeni çalışsa da Platinum Premium Pack ile standart olarak sunulan 19inçlik jantlar yol konforunu ciddi düzeyde etkiliyor. Bu tarz bir jant-lastik kombinasyonunu kullanmanız için kusursuz asfaltlara sahip bir ülkede yaşıyor olmanız gerekiyor.














## Mehmet Akif Doğan

### Editör



Mevcut motor ve şanzımanları kullanmaya devam eden Qashqai; 1.5 ve 1.6 dCi dizel motorlarla birlikte 1.2 DIG-T benzinli motoru manuel veya X-Tronic şanzıman seçenekleriyle satışa sunuyor. Test otomobilimizde kullanılan 1.2 litrelik turbo benzinli motor, Qashqai'nin hızlanma ihtiyaçlarına karşılık verse de özensiz kullanımlarda karşımıza çıkan yüksek yakıt tüketim değerleri (9-10 lt/100km) motorun hanesine eksi olarak yazılıyor. X-Tronic olarak isimlendirilen CVT şanzıman ise ekonomi gözetilen sürüşlere destek olsa da performans isteğini cevapsız bırakıyor.

Nissan Intelligent Mobility teknolojileriyle birlikte daha fazla güvenlik sistemini de donanım listesine ekleyen yeni Qashqai; çarpışma önleme sistemi, aktif motor freni, akıllı sürüş kontrolü, yorgunluk algılama sistemi ve çevre görüş sistemi gibi bir çok donanımı bünyesinde barındırıyor. Tehlikeli durumlar karşısında 50 km/s hıza kadar otomobili otomatik olarak frenleyen güvenlik sistemleri, otomatik park ve çapraz trafik asistanı gibi seçeneklerle de sürücüye yardım ediyor. Fakat şerit takip asistanının otomobilin direksiyonuna müdahale etmemesi ciddi bir eksiklik olarak dikkat çekiyor. Tüm sundukları karşısında 165.740 TL'lik bir fiyat etiketine sahip Qashqai, sınıf lideri olmanın verdiği güvenle önemli eksiklikleri giderme konusunda yeteri kadar çaba sarf etmemiş gibi görünüyor. Qashqai'nin işi ciddileşen rakipleri karşısında daha zor olabilir.



### QASHQAI 1.2 DIG-T X-TRONIC P. P. PACK

**Tazelenme ve yeni donanımlar Qashqai'ye yaramış olsa da daha fazlasına ihtiyacı var**



| | |
|---|---|
| **Fiyat** | 165.740 TL |
| **Motor** | 4 silindir, 1197cc, turbo, benzin |
| **Güç** | 115 bg @ 5200 d/dak |
| **Tork** | 165 Nm @ 1750 d/dak |
| **Ağırlık** | 1343 kg |
| **Şanzıman** | CVT |
| **0-100 km/s** | 12.9 sn |
| **Maksimum hız** | 185 km/s |
| **Yakıt tüketimi** | 5.6 lt/100km |
| **$CO_2$** | 129 g/km |






## Yılmaz Mermer

### Görsel Yönetmen



Nissan'ın; SUV segmentinde zirvede kalmayı sürdüren modeli Qashqai, son yapılan makyaj operasyonun ardından sürücülerin dikkatini çekmeye devam ediyor. Tüm dikkatleri üzerine toplamışken 'çarpraz ateş'e alma fırsatı bulduğumuz aracı, uzun bir parkurda kullanma fırsatı buldum.
Tasarım anlamında kritik dokunuşlar olduğunu gördüm. Adaptif LED farları ve krom detayları, görünümünü çok daha çekici hale getirdiğini söyleyebilirim. Zaten insanı etkileyen ilk şey görünüş değil midir? Qashqai, bu 'ilk görüşte aşk' söylemini tam anlamıyla karşılıyor ve sürücüyü hipnotize etmiş bir vaziyette şöför koltuğuna doğru çekiyor. İniş-binişi kolaylaştıran hareketli koltuk sistemi ise hipnotizeyi bozmadan direksiyon başınıza geçmeye olanak sağlıyor. Hazır tasarım ve kokpitten bahsetmişken, koltuk ve direksiyon hariç kokpitte pek yenilik görünmüyor. Bu sizi biraz üzebilir.
Konsolun ortasına yerleştirilen bilgi-eğlence sistemi ekranı Qashqai'nin yenilik iddiasına ve fiyat etiketine yakışmıyor. Artık daha iddialı grafiklere sahip ve daha işlevsel bir multimedya ekranı görmek istiyoruz. Japonların bu konuda ciddi rakiplerinden ders almaları şart gibi görünüyor.
Yola çıktığımda ise Nissan Qashqai'nin çukur ve kasis gibi yol kusurlarını yeteri kadar süspanse edemediğini fark ettim. 19 inçlik jantların bunda payı büyük olsa da süspansiyon sisteminin çalışma aralığının yeteri kadar geniş olmadığı da göz ardı edilemeyecek bir gerçek.





## Gürkan Çağlar

### Fotoğraf Editörü



Dışında değişimin en büyük izlerini ön bölümünde taşıyan yeni Nissan Qashqai, küçük dokunuşlarla tazelenerek karşımıza çıktı. Değişen ön tampon çizgileri ve krom detaylarla süslenen V formlu daha büyük ön ızgarayla yeni tasarımın merkezine daha fazla albeni katan Japon SUV'u, daha keskin gündüz LED'leriyle de "teknoloji" vurgusunu yüzüne taşıdı.

Arka kısımdaki değişim ise ancak LED stoplarla fark edilebiliyor. Aydınlatma haricinde tampon üzerinde de küçük değişiklikler olsa da ne yazık ki ön kısım ile kıyaslandığında arka bölümdeki dokunuşların daha az fark edildiği bir gerçek.

Yenilenme ile birlikte renk kartelasına yeni renkler ekleyen Nissan Qashqai, yeni jant tasarımlarıyla dikkat çekiyor. En üst donanım paketi Platinum Premium Pack'de elmas kesim 19inçlik jantları standart olarak sunan otomobil, adaptif LED farlarıyla ve krom detaylarıyla görünümünü çok daha rekabetçi bir boyuta taşıyor.

# SUÇ ÇETESİ



Lancer Evo VI ve Impreza ikilisinin nadir bulunan versiyonlarıyla birlikteyiz. Mitsubishi ve Subaru'nun ralli çılgınlığından kalan en güzel şeyler olan bu otomobiller günümüz standartlarında heyecan yaratmayı başarabilir mi? Dan Prosser cevabı bulmak için Peak District yollarına çıkıyor

FOTOĞRAFLAR MALCOLM GRIFFITHS




Evo VI TME bulmak halen imkansız değil

Sonradan çıkan Impreza ve Evo modelleri daha hızlı, daha gelişmiş ve objektif olarak değerlendirilebilir her bahiste daha iyi otomobiller olabilir. Fakat bir neslin zirve noktası, fotoğraflarda gördüğünüz ikiliyle yakalanmıştır. Doksanlı yılların sonlarına doğru, yakın zamanlarda tanıtılan Lancer Evo VI Tommi Makinen Edition ve Impreza 22B STi türlerinin en özel makineleridir. Beymiş bu tür diyecek olursanız, sizleri ralli parkurlarına davet edebiliriz.

1995 ile yüzyılın dönüm noktası arasında kalan beş yıl, bu otomobillerin geri planındaki ruhun olgunlaştığı dönemdir. Dünya Ralli Şampiyonası'nın domine eden Subaru ve Mitsubishi, burada gördüğünüz Evo VI TME ve Impreza 22B STi ile zamanda harika bir iz bıraktılar. Testimize bulunabilecek en temiz örnekleriyle katılan otomobilleri Peak District'in kusursuz virajlarıyla tanıştırmak suretiyle anlamaya çalışacağız.

Önce biraz tarih dersi: Subaru, 1998 yılında, kuruluşunun 40. yılını ve WRC'de üst üste üç kez kazandığı markalar şampiyonluğunu aynı anda kutlamak için Impreza WRX STi modelinin sınırlı sayıda hazırlanan 22B STi versiyonunu hazırladı. Markanın Dünya Ralli Şampiyonası'ndaki iki kapılı ikonik ralli otomobilinin yol versiyonu olarak düşünülen otomobil 80 mm artırılan genişliği, devasa spoyleri ve kaslı çamurluklarıyla inanılmaz görünüyor. Bu arada 22B bir homologasyon spesyali değilse de, yarış otomobilinin yol için hazırlanmış replikası gibi düşünülebilir.

1998 yılının Mart ile Ağustos ayları arasında Japonya için 400, İngiltere için 16, Avustralya için 5 adet 22B üretildi. İngiltere'ye getirilen otomobiller Subaru'nun ralli takımı Prodrive tarafından daha uzun son dişli oranı, MPH gösterge paneli ve elden geçirilen farlarla modifiye edildi. Ne var ki, Prodrive söz konusu 16 otomobile dokunamadan önce, İngiltere'deki yetkili abiler Japonya pazarındaki 22B'lerden 50 tanesini çoktan sipariş etmişlerdi.

Model ismindeki '22' sayısı otomobilin 1994 cc'den 1212 cc'ye yükseltilen hacminden kaynaklanıyordu. Turbo beslemeli dört silindirli boxer motorun resmi güç verisi 280 bg olsa da, gerçekçi veri '3' ile başlıyordu. B harfi ise otomobilin süspansiyon üreticisi Bilstein markasından alınmış. En azından bir açıklama böyle diyor... Tesadüf müdür bilinmez ama, 22B ifadesi aynı zamanda 555 sayısının onaltılık sayı tabanındaki çevrimine denk geliyor. 555 ise, malumunuz, Subaru'ya uzun yıllar sponsorluk yapan sigara markasının ta kendisidir. Diğer iyileştirmeler arasında çift plakalı debriyaj sistemi ve 17 inçlik jantlar var. O dönem standart Subaru Impreza WRX STi'da 16 inçlik jantlar kullanılıyordu. Kendi zamanında İngiltere fiyatı yaklaşık 40.000 sterlin olan otomobilin değeri günümüzde 70.000 sterline geliyor. Dolayısıyla dönemin müşterilerinin 22B'yi çok pahalı bulmasına şaşırmamalı.

Mitsubishi'nin hamlesi ise 1999 yılında geldi. Fin pilot Tommi Makinen dört kez üst üst WRC şampiyonu olunca, Japon üretici bunu sınırlı sayıda üretilecek bir Evo VI modeliyle kutlamak istedi.


Subaru'daki boxer motor 280 bg üretiyor


Mitsubishi'deki dört silindirli de öyle...



Buradaki 22B STi Japonya için hazırlanan 400 otomobilden 331 numaralı olan. İngiltere'ye Subaru vasıtasıyla ithal edilen 22B'lerin sayısı ise 16.


Kalp atışlarını hızlandırmakta kırmızı dikişler ve beyaz zeminli göstergeler kadar etkili olan ne var?

> Mitsubishi ve Subaru'nun ralli çılgınlığından kalan en güzel şeyler, buradaki otomobiller...

## SATIN ALINACAK BEŞ IMPREZA

### BİR NESLİN HER BÜTÇEYE UYAN EN İYİ ÜYELERİ



**TURBO 2000 (1996)**
Şimdilerde 'klasik' Impreza olarak anılan ve doksanların ortasında üretilen Turbo 2000, aileye giriş yapmanın en ucuz yolu. 200 bg'den fazla güç ve dört tekerlekten çekiş, otomobilin günümüzde bile hızlı hissettirmesini sağlıyor.



**P1 (2001)**
22B'den sonra, Impreza neslinin en özel üyesi olan P1, tıpkı 22B gibi iki kapılı bir gövdeye sahip. Otomobilin ikonik boxer motoru ise 2.2 litre değil, 2.0 litre hacminde.



**WRX (2006)**
İkinci nesil Impreza klasik modelden daha modern görünüyor. Ayrıca fiyatı da fena sayılmaz... 'Hawk eye' isimli daha güncel versiyon bile, günümüzde makul bütçelerle satın alınabiliyor.



**WRX STi (2007)**
276 bhp gücündeki WRC STi yüksek performanslı Impreza neslinin son üyelerinden bir tanesi. Bu otomobilin temizini bulmak halen imkansız değil. Fırsat varken acele edin.



**WRX STi 2.5 (2016)**
Güncel WRX STi, isminde 'Impreza' kelimesi barındırmasa da çok güçlü, modern ve kullanışlı bir spor otomobil. Karizması zayıf olabilir ama halen bri Subaru.

"Mitsubishi, 80 km/s bandından sonra muazzam bir pürüzsüzlükle yürümeye başlıyor"

Standart Evo VI'ya kıyasla titanyumdan imal edilen ve daha hızlı tepkiler veren turbo kompresörüne, alçaltılmış gövdeye, ön kule gergisine ve daha hızlı bir direksiyon sistemine sahip olan otomobilin birçok parçası dönemin Mitsubishi ralli takımı tedarikçilerinden sağlanmıştı. Momo direksiyon, Enkei jantlar, Brembo frenler ve Makinen imzalı Recaro koltuklar gibi...

İki yıl boyunca üretimde kalan TME toplamda 3000 adet üretildi ki bu durum onu buradaki rakibinden çok daha kolay bulunabilen bir araca dönüştürüyor. Zaten bu yüzden 22B fiyatları günümüzde aldı yürüdü. Şu an düşük kilometreli bir 22B için 100.000 sterlini gözden çıkarmalısınız. TME ise çok daha ulaşılabilir... Kendi döneminde 31.000 sterline satılan otomobil beyaz, mavi, siyah, gri ve buradaki gibi yarış çıkartmalı kırmızı gövde ile satıldı. 22B ise Sonic Blue isimli maviden başka bir renkle üretilmedi. Son olarak TME'nin resmi İngiltere ithalatının 250 adet olduğunu da ekleyelim.

Can yakıcı bir soğuğun hissedildiği Salı sabahı, güneş henüz doğmamışken, Evo'nun motoru sokağa kaba yankılar bırakıyor. Süspansiyonlardaki sıvılar henüz ısınmadığı için, otomobil ilk metrelerdeki düşük hızlı sürüşte kaskatı ve verimsiz hissettiriyor. Sıvılar ısındığında ise, özellikle 80 km/s'nin üzerindeki hızlarda, birinin size fark ettirmeden süspansiyonları değiştirdiğini düşünebilirsiniz. Zira Evo kendine geldiğinde zeminden birkaç santim yükselerek süzülmeye başladığını hissettiriyor.

Vadi yollarının pürüzlü zemininde dahi, gövdenin sakin ve dengeli duruşunu değişmiyor. Bu sırada altınızdaki süspansiyonların ve süspansiyon bağlantılarının canhıraş biçimde çalıştığını ve otomobili güzelce yürüttüğünü kolaylıkla hissediyorsunuz. Elbette çukurlar ve kasisler gövdede hissediliyor ancak Evo kendisini hiçbir şekilde bozmadan, emin bir ilerleme kaydediyor. Öyle ki, buradaki süspansiyonların asfalt ralli etapların özel olarak kalibre edildiğini anlamak için TME'nin broşürünü okumanıza gerek kalmıyor.

## SUBARI IMPREZA SATIN ALMAK

**Hangi Subaru'yu alırsanız alın, otomobilin geçmişinde düzenli bir bakım süreci olmasına dikkat edin. 10.000 km'de bir motor yağı, 40.000 km'de bir şanzıman ve diferansiyel yağı, 60.000 km'de bir triger kayışı değişmeli.**

**Turbo besleme ısıtma ve soğutmada dikkatli kullanılmış olmalı. Bu yüzden satıcının sürüş alışkınlarını öğrenmeye çalışın. Debriyaj ise 60.000 gibi kısa bir mesafede dahi değişim gerektirebilir.**


Evo VI TME'nin kabininde Momo ve Recaro gibi saygın üreticilerin parmağı var



Subaru'da Sonic Blue isimli tek renk sunulurken, Evo farklı seçeneklerle sunuldu

## BİR SUBARU DELİSİNİN BAKIŞ AÇISI

Testimizde kullandığımız Impreza 22B'nin sahibi olan Adrian Spencer, aynı zamanda Agespeed isimli Subaru garajının sahibi.

Manchester yakınlarında yer alan şirketin kuruluş amacı, Adrian'ın Petter Solberg tarafından kullanılmış şahsi Impreza WRC otomobilini yürütmekmiş. "Fakat garajın ayakta kalması için para kazanmak da gerekiyordu. Bu yüzden ralli sporuyla uğraşan insanlara araç hazırlama ve servis hizmeti sunmaya başladık," diyor.

"Subaru modifikasyonları halen popüler sayılır. Geçtiğimiz on sene boyunca istikrarını koruyan bu sektör, otomobillerin yaşlanıp ucuzlamasıyla biraz karıştı çünkü etraftaki uygun fiyatlı seçenekler birer birer katlediliyor. Motor yazılımları, motor iç aksamları ve daha büyük turbolar yüzünden orijinal örnekler azalıyor."

"Orijinal örneklerin azalmasıyla birlikte, düzgün otomobillerin fiyatları da yükselmeye başladı. Şayet klasik bir Impreza sahibi olmak istiyorsanız, otomobilinizin orijinal kalması gerekir. 30.000 sterlin para harcanan nice P1'ler gördüm fakat otomobillerin değeri orjinal örneklerin yarısından fazla değildi. Bu yüzden lütfen orijinali koruyun."



Spencer ve orijinal 22B'si

1. Muazzam bir direksiyon, dengeli bir şasi ve ikonik bir turbo motor bir arada... Ne muhteşem bir paket!

Yoldaki kıvrımlar düzelmeye ve sürat yükselmeye başlıyor. Dördüncü ve beşinci viteslerde geçilen ve birçok tepe üstü içeren bu bölümlerde Evo inanılmaz bir keskinlikle yürümeye başlıyor. Şaside öyle bir keskinlik var ki, otomobili düz tutabilmek için direksiyonu sürekli olarak kontrol altında tutmanız gerekiyor. Ayrıca otomobilin yön değiştirme iştahından dolayı, virajlara çok acayip hızlar taşıyabiliyor ve Evo'nun koku takip eden bir köpek gibi yürüyüşünü izliyorsunuz.

Ön kısmın limitleri öyle güzel biçimde bildiriliyor ki, otomobili daima önden kayma sınırında tutarak ilerleyebiliyorsunuz. Ayrıca direksiyonun düz konumunda bir tuhaf esneklik hissiyatı olsa da, direksiyon açısı büyümeye başladığında keskinlik ve hissiyat da güçleniyor. Ayrıca otomobille etkileşim duygusunun virajlarda yoğunlaştığını tahmin edersiniz.

Kuru zeminli dağ yollarında arka diferansiyelin ne yaptığıyla ilgili izlenimler yakalamak pek mümkün olmuyor. Ancak kaygan veya ıslak zeminde, Active Yaw Control sisteminin torku oradan oraya nasıl dağıttığını kolaylıkla hissedebiliyorsunuz. Fakat dediğim gibi, bugünkü sürüşümüzde sonsuza uzanan bir çekiş ve tutunma karakteriyle oyun oynuyoruz. Ayrıca beş ileri şanzımanın net ve kısa geçişleri keyfe keyif katıyor. 3000 d/d'nin altında ciddi bir enerji ortaya çıkmazken, bu noktadan sonra, 7000 d/d'ye kadar, serbest düşüş tadında bir enerji patlaması açığa çıkıyor. Hiç şüphesiz, Tommi Makinen Edition çok ama çok özel bir otomobil.

Ne var ki, 22B'nin yanına park edildiğinde, Evo'nun daha sıradan durmaktan kurtulamadığını söylemeliyiz. Zira Impreza'nın şişirilmiş çamurlukları ve tek kapılı gövdesi bambaşka görünüyor. Ayrıca Impreza'da daha alçakta oturuyor ve direksiyona daha yakın durabiliyorsunuz. Koltuklarındaki yanal destekleri çok kuvvetli ve başarılı olan 22B'nin içinde, kendinizi tam anlamıyla daha doğal hissediyorsunuz. Dolayısıyla etkileşim duygusu

Her iki otomobilde de ayarlanabilir kanat mevcut. Testimizdeki Evo 'düşük sürtünme' ayarıyla, Impreza ise 'yüksek tutunma' ayarıyla kullanılıyor


22B'nin Peter Stevens tarafından yapılan tasarımı direkt olarak WRC otomobilini andırıyor


Active Yaw Control sistemi arka tekerlekler arasında tork dağılımı yaparak viraj kabiliyetini güçlendiriyor

| | Mitsubishi Lancer Evo VI Tommi Mäkinen Edition | Subaru Impreza 22B STi |
|---|---|---|
| PUAN | ★★★★★ | ★★★★★ |
| Dönem fiyatı | £31,000* | £39,950 |
| Şimdiki fiyatı | £17,000-£50,000 | £60,000-£100,000 |
| Motor | 4 sıralı, 1997cc, turbo, benzin | 4 silindir boxer, 2212cc, turbo,benzin |
| Güç | 280 bg @ 6500 d/dak | 280 bg @ 6300 d/dak |
| Tork | 370 Nm @ 3000 d/dak | 363 Nm @ 3200 d/dak |
| Şanzıman | 5 ileri manuel | 5 ileri manuel |
| Ağırlık | 1365 kg | 1270 kg |
| 0-100 km/s | 4.4 sn | 5.3 sn |
| Maksimum hız | 241 km/s | 247 km/s |
| Yakıt tüketimi | 12.2 lt/100km | - |

***: Fiyatlar İngiltere için belirtilen rakamlardır.**




2. Çarpıcı çevikliği, karakterli motoru ve kaliteli süspansiyonları TME'yi gelmiş geçmiş en iyi Evo yapıyor

yükseliyor. Evo'da olduğu gibi, düşük süratlerde kaskatı hissettirse de, 80 km/s bandından sonra otomobilin kendine geldiğini fark ediyorsunuz. Direksiyonunda rakibi kadar huzursuzluk yaratmayan 22B'nin akıcı, hafif ve kusursuza yakın biçimde yön değiştirdiğini bilmelisiniz. Arka camının alt kısmında 'Quick Steering' çıkartması olan otomobilin direksiyonundaki çeviklik, şasinin bütünüyle muazzam bir uyum sağlıyor ve otomobili keskin biçimde yürütmeniz mümkün hale geliyor.

Mitsubishi'nin hayatı ön aksta geçerken, Subaru'da daha doğal bir dağılım hissediliyor. Viraja girdiğinizde otomobilin her iki aksı da sorumluluk alıyor ve aradaki münasebete siz karar veriyorsunuz. Öylesine bağımlılık yaratıcı bir hissiyattan söz ediyorum ki, Subaru ile akşama kadar viraja girebilirim. Ayrıca konsoldaki merkezi diferansiyel kontrolü ile tork dağılımı yapmanın bambaşka bir keyfi var.

%10 daha fazla hacime sahip olan Subaru motoru rakibinden daha canlı hissettiriyor. Özellikle orta devirlerde öyle bir enerji ortaya çıkıyor ki, otomobil top mermisinden fırlamış gibi yürüyor. 7900 d/d bandındaki kırmızı çizgiye doğru yükselişini heyecanla sürdüren Impreza, rakibinin limitöre girdiği durumlarda dahi kendisini bozmadan ilerliyor. Söz konusu deneyimden sonra 280 bg'lik resmi veri sahiden komik kalıyor.

Çok ama çok az bir farkla Subaru'yu tercih ederdim ancak bunun sebebi o dönem Tommi Makinen'i değil, Colin McRae ile Richard Burns'ü desteklememle alakalı olabilir. Şaka bir yana, objektif olarak değerlendirince, iki otomobilin arasında küçük bir fark olduğunu hissediyorsunuz. Nostaljik ralli hissiyatı bu otomobillerin çekiciliğinde önemli bir paya sahip olsa da, asıl konu bu değil. Asıl konu, buradaki ikilinin kendi nesillerinin en iyi zamanlarını temsil edecek kadar başarılı sporcular oluşu.




Buradaki otomobiller rallinin altın çağından kalan birer hatıra



# Honda Türkiye'nin Civic Sedan 'göçük' problemi

Honda Türkiye'nin 2016 yılı itibarıyla Türkiye'de satışa sunduğu FC5 kasa kodlu Civic Sedan'lar, kaportalarının çeşitli yerlerinde oluşan göçüklerle gündemde.

Japon üretici Honda'nın ilk olarak 1973 yılında yollara çıkardığı ve günümüze kadar uzanan süreçte 10 farklı nesil ile kullanıcılarının karşısına çıkan otomobili Civic, Türkiye'de "göçük" problemiyle gündeme giriş yaptı. 10'uncu jenerasyonun yollara çıkmaya başladığı 2016 yılı itibarıyla başarılı bir satış grafiği yakalayan Honda Civic Sedan, çok geçmeden müşteri şikayetlerinin konusu oldu. Peki Honda Civic sahiplerinin yaşadığı problem tam olarak neydi? Sorunun kaynağı bulundu mu? Honda Türkiye bu durum karşısında nasıl bir yol izledi? "Göçük" mağdurları konuyla ilgili ne diyor? Son durum ne? Autocar özel dosyasıyla konuyu aydınlatıyor.

**PROBLEM NEDİR?**

Türkiye'deki ilk FC5 kasa kodlu Honda Civic Sedan sahiplerinin araçlarını teslim almasıyla birlikte start alan süreç otomobillerin C sütunlarındaki çeşitli boyutlardaki göçük ve eziklerin fark edilmesiyle başladı. Sıfır kilometre olarak satın alınan araçlarda herhangi bir darbe veya müdahaleye maruz kalmaksızın oluşan kaporta problemleri giderek daha fazla Honda Civic müşterisinin dikkatini çekti.

Otomobilin arka kapısı üzerinden bagaja doğru uzanan ve otomobil terminolojisinde C sütunu olarak bilinen bağlantı noktası göçük ve eziklerin en net görüldüğü yer olarak müşteri şikayetlerinin konusu oldu. Otomobilin C sütunu haricinde çeşitli kaporta aksamlarında da benzer tarzda göçüklerin oluştuğu yine aynı şikayetlerin bir bölümüne konu oldu.

Şikayetler karşısında müşterilerine "dış etkenlere maruz kalma" vurgusuyla bir cevap vermeyi seçen Honda Türkiye, sorunun kullanıcı kaynaklı olduğunu; otomobillerinde herhangi bir hata olmadığını söyledi. Marka cephesinden yapılan açıklamalara göre söz konusu problemden dolayı markaya başvuranların sayısı tek hanelerle sınırlıydı. Peki henüz kullanıcıya ulaşmamış sıfır kilometre otomobillerin üzerinde bile görülebilen bu göçükler gerçekten kullanıcı kaynaklı mıydı? Sosyal medya kanalları üzerinden bir araya gelen yüzlerce insanın ortak problemi neydi?





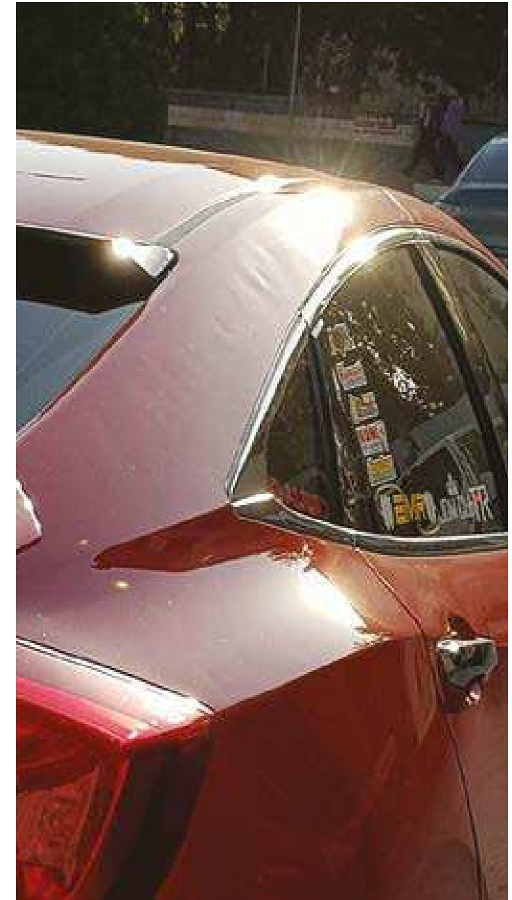

## SORUNUN KAYNAĞI NE OLABİLİR?

2017 yılında patlak veren Kobe Steel skandalı akıllara doğrudan bu konuyu getirse de Honda Türkiye, problem yaşanan Civic Sedan modellerinde skandala konu olan çeliğin kullanılmadığını açıkladı. Artan şikayetler karşısında otomobillerin üretiminin incelemeye alındığını ve herhangi bir problem tespit edilmediğini söyleyen Honda Türkiye, sayısı binlerle telaffuz edilen şikayetler karşısında sorunun kaynağı ile ilgili herhangi bir açıklamada bulunmadı.

Konu hakkında inceleme yapan bağımsız uzmanların dikkatini ise otomobillerin altyapısında kullanılan kullanılan yüksek dayanımlı çeliğin dağılımı çekti. Civic Sedan'ın "yaşam kabini" olarak da adlandırılan; sürücü ve yolcuları içinde bulunduran bölümünü çevreleyen çelik iskelette en yüksek dayanımlı malzemeyi kullanmayı seçen Honda, C sütununa doğru uzanan hattın devamında orta ve düşük dayanımlı çeliklere yer veriyor. Fotoğraflarda da net olarak görülebilen 590 MPa'lık dayanımı bulunan çeliğin kullanıldığı bölüm tam olarak göçük probleminin yaşandığı yeri işaret ediyor. Bu hızlı geçiş dolayısıyla farklı dayanımlara sahip çelik bölümler arasındaki gerilime maruz kalan bölümün esnemelerden payını göçük ve eziklerle alabileceği tahmin ediliyor.









Çözüm olarak göçükleri mini onarım yoluyla düzeltmeyi seçen Honda Türkiye, sorunun fabrikadan kaynaklanmadığı konusunu tekrar tekrar vurgulamayı seçti.

**HONDA TÜRKİYE "GÖÇÜK" PROBLEMİ KARŞISINDA NASIL BİR YOL İZLEDİ?**
2016 yılı itibarıyla gelmeye başlayan şikayetler karşısında öncelikle sessiz kalmayı tercih eden Honda Türkiye, göçük problemi yaşayan müşterilerinin artmasıyla birlikte Ekim 2017'de bir açıklama yapmak durumunda kaldı.

*"Halihazırda kullanımda olan bazı Honda Civic Sedan modeli araçların C sütununda yaşandığı iddia edilen sınırlı sayıdaki kaporta göçükleri ile ilgili, Honda Türkiye olarak resmi bir açıklama yapılması gereği doğmuştur.*
*Bu konuda almış olduğumuz müşteri başvuruları ve tespit ettiğimiz bazı sosyal medya paylaşımları üzerine, gerek teknik ekiplerimizce gerekse bağımsız ve tarafsız otoritelerce yapılan test ve incelemelerde araçlarımızın fabrikadan çıkışlarında hiçbir sorunu olmadığı kayıt altına alınmıştır. Ancak yine de, müşterilerimizin beyanlarına istinaden söz konusu araçlarla ilgili detaylı bir teknik inceleme ve araştırma devam etmekte olup, bir sonuca varıldığında bilgiler muhatapları ile derhal paylaşılacaktır."*

Açıklamanın ardından sorunlarına çözüm bulamayan Honda Civic Sedan sahipleri, daha fazla kamuoyu oluşturma yolunu seçtiler. Birçok basılı ve dijital yayın platformunun yaşanan mağduriyetten haberdar edilmesiyle birlikte mağdurların göçük problemi çok daha geniş kitlelere ulaşmaya başladı. Habertürk, Hürriyet, Milliyet ve daha birçok gazete olayı sayfalarına taşıdı. Konuya Habertürk'teki köşesinde yer veren Fatih Altaylı, kendisine gelen müşteri şikayetlerinin ışığında; "Öfkeleri, Honda'nın duruma 'kayıtsız' kalması. Honda gibi yıllardır kalitesi, sorunsuz otomobilleriyle tanınan bir markanın giderek büyüyen bu mesele karşısında tüketicilere karşı bu kadar vurdumduymaz olması doğru bir tavır değil." yorumunu getirdi.

Devam eden süreçte ise mağdur grubu konunun çözümü için Cumhurbaşkanlığı ziyaretinde bulundu. Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreter Yardımcısı Metin Kıratlı ile görüşen mağdur grubun temsilcileri, Honda Türkiye cephesinde muhattap bulamama durumlarını ve araçlarındaki hatayı iletip, yardımlarını rica ettiler. Konunun Ankara'ya kadar uzanmasıyla ve Fatih Altaylı ile beraber birçok gazetenin olaya yayınlarında yer vermesiyle birlikte Honda bir kez daha harekete geçti. Yeni bir açıklama yayınlayan Honda Türkiye, araçlarında herhangi bir hata olmadığı; konu hakkında Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Yardımcısı Metin Kıratlı'ya bilgi verdiklerini belirtti. İşte bu açıklama;

*"Hâlihazırda kullanımda olan bazı Honda Civic FC5 modeli araçların C sütununda yaşandığı iddia edilen sınırlı sayıdaki, küçük kaporta göçükleri hakkında incelemeler yapılmış, ilgili araçların fabrika çıkışlarında hiçbir sorunu olmadığı, gerek teknik ekiplerimizce, gerekse bağımsız ve tarafsız otoritelerce yapılan test ve incelemelerle kayıt altına alınmıştı. Ancak yine de bu konuda tarafımıza yapılan sınırlı sayıdaki başvuruları "iyi niyet çerçevesinde" karşılamak ve son derece önem verdiğimiz müşteri memnuniyetini sağlamak adına bir mini onarım süreci başlatıyoruz.*
*18 Aralık 2017 Pazartesi gününden itibaren bu konuda tarafımıza başvurmuş olan tüm tüketicilerimiz "randevu esaslı" olarak yetkili servislerimize davet edilecek ve söz konusu mini onarım gerçekleştirilecektir. Randevu ile yapılacak onarım işleminin süresi her araç için 1 iş günü olacaktır. İlgili köşenizde andığınız Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreter Yardımcısı Sayın Metin Kıratlı Bey de üst düzey yöneticilerimiz tarafından ziyaret edilerek konu hakkında bilgilendirilmiştir. Bu konuya göstermiş olduğunuz yakın ilgi ve hassasiyet için Honda Türkiye olarak teşekkür ederiz."*

Çözüm olarak araçların C sütunları üzerindeki göçükleri mini onarım yoluyla düzeltmeyi seçen Honda Türkiye, sorunun fabrikadan kaynaklanmadığı konusunu tekrar tekrar vurgulamayı seçti. Müşteri memnuniyetini sağlamak adına başlatılan bu süreç mağdur müşteriler tarafından çözüm olarak kabul görmedi.





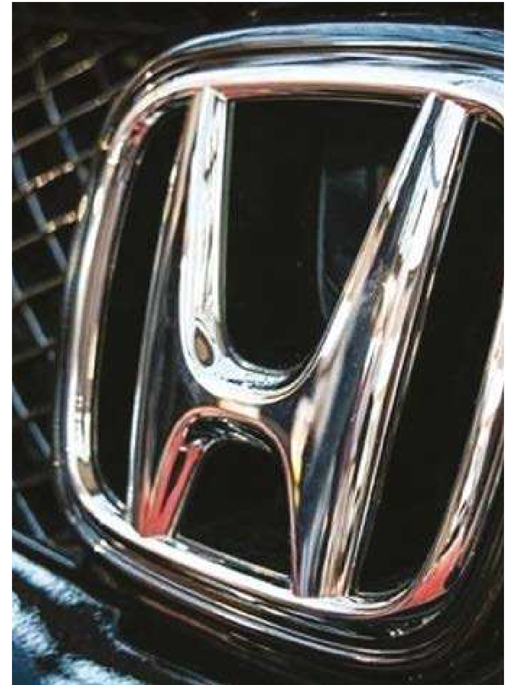
### KULLANICILAR NE DİYOR?

Olayın en başından beri mağdurları sosyal medya üzerinden bir araya getiren isimlerin başında gelen mağdur Müslim Işık konuyla ilgili konuşuyor;

"Bu konuda Türkiye'de şikayetçi olan sadece biz değiliz. Sosyal medya sayfamızda 7 binin üzerinde mağdur araç sahibi var. Bu insanların ortak sorunu göçük.

Temmuz ayında araç almış arkadaşımız var. Aracı şuan 450 km'de ve göçük, arkadaşımızın aracında da var. Şu an bayilerin showroom'larında bulunan tüm araçlarda var bu sorun. Dikkatli bir şekilde bakıldığında dalgalanma şeklinde bariz hatalar var. Zaman içerisinde bunlar çıplak gözle görülebilen ve resimlenebilen göçükler halini alıyor.

En azından insanlara telefonda 'Sizin kullanımınıza bağlı hata' deyip de geçiştirmeleri gerekmiyordu. Firma örnek bir araç isteyebilirdi. Araçlar incelenmeden, rengi dahi bilinmeden müşterilere telefonda 'Aracın kronik olarak rahatsızlığı yoktur. Fabrikasyon olarak hatasız çıkmıştır. Dış etkenlere bağlı kullanıcı hatası.' denmemeliydi."









### FABRİKA ÖNÜNDE PROTESTO

Son olarak Şubat ayında bir araya gelen "göçük mağdurları" Ankara'dan İstanbul'a uzanan bir konvoy düzenledi. Honda Türkiye fabrikası önüne gelerek eylem yapan Honda Civic Sedan sahipleri; "Maddi imkanlarımızı zorlayarak, gerek kredi çekerek, gerekse birikimlerimizi dönüştürerek, 100 binlerce lira vererek aldığımız araçlarda yapılacak hiçbir tamir ve onarım işlemini kabul etmiyoruz. İşin daha da komik olan kısmı da bu tamir işleminin garanti kapsamı dışında tutulmasıdır. Araçlarımızda göçük bulunan bizler, sorun olmadığını kabul ettiğiniz araçlar ile değiştirilmesini istiyoruz" açıklamasıyla sorunun hâlâ devam ettiğini dile getirdiler.



## SON DURUM

Bu eylemi takip eden süreçte Honda Türkiye'den konuyla ilgili güncel açıklamayı almak istesek de Autocar olarak marka tarafından kimseye ulaşamadık. FC5 kasa kodlu Honda Civic Sedan sahiplerinin mağduriyetleri devam ediyor. Video paylaşım platformları üzerinden otomobillerinde yaşadıkları problemleri paylaşmaya çalışan Honda Civic Sedan sahipleri, farklı sosyal medya platformları üzerinden organize olmaya devam ediyor. Mağduriyetlerini gidermek adına marka tarafından herhangi bir adımın atılmadığını söyleyen Civic mağdurları, "ayıplı mal" olarak tanımlanan araçlarının yenisiyle değiştirilmesini veya uğradıkları zararın marka tarafından tazmin edilmesini istiyor.

# DÜNYANIN EN POPÜLER OTOMOBİLLERİ

## KUZEY AMERİKA

**Amerika:** Ford F Serisi
820,799
**Meksika:** Nissan Versa
90,543
**Kanada:** Ford F-Serisi
145,409
**Antigua ve Barbuda:** Honda Fit







## GÜNEY AMERİKA

**Brezilya:** Chevrolet Onix
**Kolombiya:** Dacia-Renault Sandero
21,500
**Arjantin:** Toyota Hilux
**Peru:** Toyota Yaris
12,600
**Venezuela:** Ford Explorer
770
**Guatemala:** Toyota Hilux
**Şili:** Chevrolet Sail
12,770
**Ekvator:** Chevrolet D-Max
**Bolivya:** Suzuki Vitara
**Kosta Rika:** Toyota Hilux
**Panama:** Kia Rio
4290
**Uruguay:** Fiat Uno
4038





Rakamlar otomobil üreticilerinin açıkladığı verilere dayanmaktadır.

## AVRUPA

**Rusya:** Hyundai Solaris
90,380
**Almanya:** Volkswagen Golf
235,935
**Türkiye:** Fiat Egea
38,260
**İngiltere:** Ford Fiesta
120,525
**Fransa:** Renault Clio
112,152
**İtalya:** Fiat Panda
126,000
**İspanya:** Seat Leon
33,456
**Polonya:** Skoda Octavia
16,967
**Makedonya:** Dacia Duster
270
**Ukrayna:** Kia Sportage
2736
**Andora:** BMW X5
**Liechtenstein:** Volkswagen Golf
103
**İzlanda:** Toyota Yaris
2000
**Estonya:** Skoda Octavia
**Slovenya:** Renault Clio
3854
**Letonya:** Nissan Qashqai
773
**Kosova:** Skoda Rapid
230
**Moldova:** Dacia Logan
348
**Avusturya:** Volkswagen Golf
**Sırbistan:** Fiat 500L
1709
**Arnavutluk:** Volkswagen Golf
**Litvanya:** Fiat 500
2454
**Lüksemburg:** Volkswagen Golf
5775
**Romanya:** Dacia Logan
16,896
**Çek Cumhuriyeti:** Skoda Octavia
**Portekiz:** Renault Clio
11,403
**İsveç:** Volkswagen Golf
22,084
**Azerbaycan:** Lada 4x4
**Macaristan:** Suzuki Vitara
6538
**Belarus:** Volkswagen Polo
3445
**İsviçre:** Volkswagen Golf
1861
**Bulgaristan:** Dacia Dokker
**Bosna Herkes:** Skoda Octavia
**Hollanda:** Renault Clio
10,780
**Belçika:** Volkswagen Golf
13,242
**Yunanistan:** Toyota Yaris
5800
**İrlanda:** Hyundai Tucson
7425
**Finlandiya:** Skoda Octavia
6800
**Norveç:** Volkswagen Golf
13,148
**Danimarka:** Peugeot 208
9381
**Hırvatistan:** Volkswagen Golf
2241

## ASYA

**Çin:** Wuling Hongguang
650,018
**Hindistan:** Suzuki-Maruti Alto
245,094
**Japonya:** Toyota Prius
248,258
**Vietnam:** Toyota Vios
17,657
**Tayland:** Toyota Hilux
120,444
**Malezya:** Perodua Axia
89,339
**Tayvan:** Toyota Corolla Altis
43,523
**Bhutan:** Nissan Leaf
**Singapur:** Honda Vezel
9966



## ORTA DOĞU

**Afganistan:** Toyota Corolla
**Suudi Arabistan:** Hyundai Accer
53,216
**Kazakistan:** Toyota Camry
3190
**Pakistan:** Toyota Corolla
55,452
**Birleşim Arap Emirlikleri:** Toyota Land Cruiser
18,328
**Brunei:** Toyota Vios
**Katar:** Toyota Land Cruiser
8750
**Umman:** Toyota Land Cruiser
21,300
**Kuveyt:** Toyota Prado
11,185
**Lübnan:** Toyota Prado
43,660
**Bahreyn:** Toyota Prado

## AFRİKA

**Mısır:** Chevrolet T-Serisi
**Güney Afrika:** Toyota Hilux
35,584
**Cezayir:** Renault Symbol
20,000
**Angola:** Suzuki Alto 800
**Fas:** Dacia Logan
13,212
**Kamerun:** Toyota Hilux
**Burkina Faso:** Toyota Hilux
**Burundi:** Toyota Corolla
**Laos:** Toyota Hilux
2824
**Namibya:** Toyota Hilux
3440
**Botsvana:** Toyota Hilux
**Lesotho:** Toyota Fortuner
270

## AVUSTRALYA

**Avustralya:** Toyota Hilux
42,104
**Filipinler:** Toyota Vios
36,256
**Yeni Zelanda:** Ford Ranger
8478



# Neuville hesap kapattı

Geçen sene lider durumdayken kaza yaparak zaferden olan Thierry Neuville, bu seneki İsveç Rallisi'ni kazanarak geçen seneden kalan hesabı gördü.

Sezonun açılış yarışı olan İsveç Rallisi'ne takım olarak iyi bir başlangıç yapamayan ve eli boş ayrılan Hyundai Motorsport takımı, podyumun birincilik basamağına Thierry Neuville – Nicholas Gilsoul, üçüncü sırasına da Andreas Mikkelsen – Anders Jaeger ekipleriyle çıkarak karlı bir hafta sonu geçirli. Isveç'in klasikleşen karlı ve kaygan parkurunda zorlu bir hafta sonu şeklinde geçen yarışın ikinciliğini Citroen takımından Craig Breen elde etti. Irlandalı pilot bu sonuçla WRC kariyerinin en iyi sonucunu almış oldu. Toyota takımının Fin pilotu Esapekka Lappi ise kendi açısından iyi bir hafta sonu geçirerek Isveç'den dördüncülükle ayrıldı. Beşinci sırada Hyundai takımından Hayden Paddon yer alırken, bu sezon kısıtlı bir programla yarışan Norveçli Mads Ostberg de altıncılıkla yarışı noktaladı. Şampiyonanın ilk yarışı Monte Carlo Rallisi'ni kazanarak sezona iyi başlayan Şebastien Ogier açısından ise Isveç Rallisi istediği gibi geçmedi. Yaşadığı sorunlar nedeniyle zirve rekabetinden uzak kalan şampiyon Fransız pilot, son güç etabında ekstra puan almak için çok zorlasa da ikinci zamanı yaparak 11. sırada finişe geldi. WRC 2 klasmanında ise sürpriz bir sonuç yaşandı. Yarışa favori olarak başlayan ev sahibi pilot Pontus Tidemand'ı son gün geçmeyi başaran Japon pilot Takamoto Katsuta, bu klasmanın galibi olarak



İkinci olan Craig Breen finişte çok mutluydu


Andreas Mikkelsen Hyundai Motorsport takımının podyuma çıkan ikinci pilotu olmayı başardı


Esapekka Lappi sevdiği karlı etaplarda iyi bir sürüş sergiledi

yarışın yıldızlarından biri olmayı başardı. Toyota'nın Japon WRC yetiştirme programı çerçevesinde Tommi Makinen Racing adına yarışan çekik gözlü sempatik pilotun önümüzdeki sene takımda yer alması bekleniyor.

Geçen seneki hayal kırıklığının ardından bu sene İsveç Rallisi'ni kazanarak bir anlamda geçen senenin intikamını alan Thierry Neuville, yarışın ardından "Geçen yıl yaşadığımız geçen senede kaldı. Açıkçası bu yarış o anı düşünmedim ve tamamen kazanmaya odaklandım. Bu zaferimizle bir anlamda intikam aldık ama daha da önemlisi takım olarak podyumda iki ekiple yer almamız oldu. İlk kez bu yarışın ardından şampiyona liderliğini 10'dan fazla puan farkıyla sürdürüyorum. Bu bizim için çok önemli bir hafta sonuydu. Yarışta çok erken zirveye yerleşmeyi beklemiyorduk. Bu nedenle zaman zaman farkı korumak ve arttırmak için zekice davranmamız gerekiyordu. Geçen yıl kazanmayı hak ettiğimize inanmıştık ama bu sene daha fazla buna motive olmuştuk. Bunu da başardık. Çok mutluyuz." şeklinde konuştu. Hyundai Motorsport takım patronu Michael Nandan ise kötü geçen Monte Carlo'nun ardından bu yarışta podyuma iki ekiple çıktıkları için morallerinin yerine geldiğini söylerken, şampiyonluk için konuşmanın henüz erken olduğunu ancak sonuna kadar yine pilotlar ve markalar klasmanında zafer için çalışacaklarını söyledi.

İsveç Rallisi'nin ardından Dünya Ralli Şampiyonası genel klasmanında Hyundai takımından Thierry Neuville 41 puanla lider durumda bulunuyor. Sebastien Ogier 31 puanla ikinci sırada yer alırken, Fransız şampiyon pilotu 31'er puanla Fin rakipleri Jari Latvala ve Esapekka Lappi takip ediyor.

**GÜRKAN ÇAĞLAR**


Yoğun kar yağışı altında podyuma çıkan ekipler bir arada


Japon Takamoto Katsuta, WRC2'yi kazanarak sürpriz yaptı

**FORMULA 1 2018** sezonu 22 Mart'ta Avustralya GP'si ile start alıyor. Bu sezon Formula 1'de yarışacak takımları, pilotları ve otomobilleri bir araya getirdik.

## MERCEDES-AMG PETRONAS




LEWIS
**HAMILTON**




VALTTERI
**BOTTAS**




## SCUDERIA FERRARI




SEBASTIAN
**VETTEL**




KIMI
**RAIKKONEN**



## RED BULL RACING

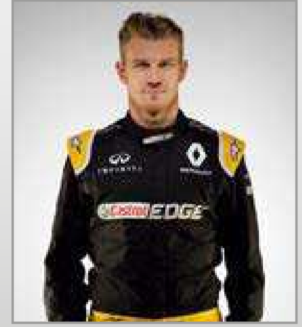

DANIEL **RICCIARDO**


MAX **VERSTAPPEN**


RB14

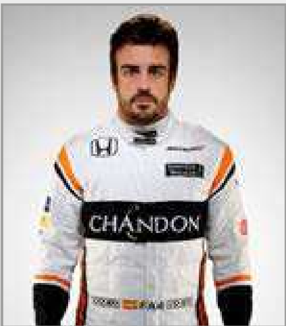
## RENAULT

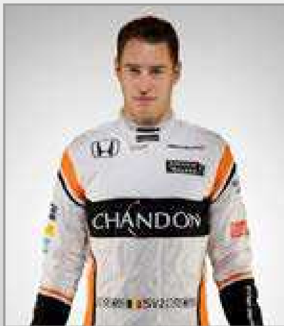

CARLOS **SAINZ**


NICO **HULKENBERG**


R.S.18

## MCLAREN


FERNANDO **ALONSO**


STOFFEL **VANDOORNE**


MCL33

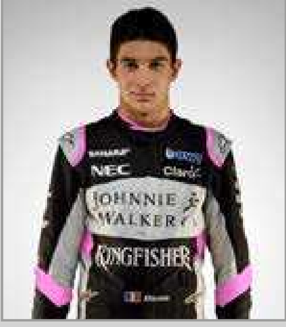
## ALFA ROMEO SAUBER


CHARLES **LECLERC**


MARCUS **ERICSSON**


C37

## FORCE INDIA



ESTEBAN
**OCON**



SERGIO
**PEREZ**




## HAAS



KEVIN
**MAGNUSSEN**



ROMAIN
**GROSJEAN**




## TORO ROSSO



BRENDON
**HARTLEY**



PIERRO
**GASLY**




## WILLIAMS



LANCE
**STROLL**



SERGEY
**SIROTKIN**

